ANNUARIO 2010

NS. 24

indice degli aggiornamenti pubblicati successivamente alla stampa

per visualizzare direttamente l’aggiornamento,
selezionare l’articolo desiderato e premere col tasto sinistro del mouse.

RICERCA E SVILUPPO

CAP. I
CENTRI DI AVVIAMENTO ALLO SPORT - MINIMPIANTI

Art. 1 - Premessa

Il piano della C.S.A.I. per i Centri di Avviamento allo Sport - Minimpianti ha lo scopo di favorire la costruzione di impianti polifunzionali che possano consentire a coloro che vogliono avvicinarsi all'automobilismo occasioni semplici, valide, divertenti ed economiche di pratica dello Sport Automobilistico.

La C.S.A.I. offre un prodotto che faccia divenire la pratica dello sport aperta ad un maggior numero di persone e che è, in sostanza, un perfezionamento dell'attività amatoriale e una "palestra" che consenta un agevole inizio dell'attività agonistica.

Lo sviluppo dei Centri di Avviamento allo Sport (C.A.S.) e dei Minimpianti contribuirà anche ad attenuare gli squilibri tra centro-nord e sud per quanto riguarda la densità sportiva automobilistica e la frequenza della pratica sportiva.

L'ampliamento del numero dei praticanti darà anche un maggior peso allo sport automobilistico nel confronto con altri sport.

Art. 2 - Scopi

I C.A.S. ed i Minimpianti verranno utilizzati per le seguenti funzioni:

- Centro di Avviamento allo Sport (C.A.S.) consentendo a chiunque l'avviamento e la pratica dello sport dell'automobile con attività amatoriali ed agonistiche;
- consentire l'attività ai giovani di età superiore ai 15 anni, con sufficienti garanzie di "protezione" e sotto la guida di appositi istruttori, previa la frequenza ad appositi corsi di "alfabetizzazione" che, se superati a giudizio di una Commissione C.S.A.I., daranno diritto ad una licenza "limitata";
- svolgere una funzione sociale nel quadro delle attività agonistiche e del tempo libero;
- permettere la pratica dello sport dell'automobile nel rispetto dell'ecologia e dell'ambiente;
- allenamento di privati neopatentati con mezzo proprio o diverso dal proprio;
- allenamento di giovani piloti (con la loro vettura e per tutte le discipline consentite) sotto la guida di un istruttore federale con conseguimento di "titolo" per la futura attività agonistica;
- utilizzo da parte di Scuole Guida e/o della Motorizzazione per pratica ed esami;
- utilizzo da parte delle Forze dell'Ordine per corsi di perfezionamento alla guida;
- collaudi vetture da corsa;
- scuola di pilotaggio.

Art. 3 - Tipologie

Sono individuate due categorie di base:

- impianti d'uso unicamente tecnico;
- impianto d'uso tecnico e spettacolare insieme.

Entrambe le categorie prevedono i tracciati ed i servizi d'uso puramente tecnico, i quali sono requisito necessario alla qualifica di Centro di Avviamento allo Sport A.C.I.-C.S.A.I. La installazione di strutture di accoglienza per il pubblico è prevista nei C.A.S./Minimpianti dove si intende svolgere anche attività competitiva spettacolare. A tutte le installazioni tecniche e di accoglienza del pubblico si applicano sia le norme A.C.I.-C.S.A.I per l'omologazione sportiva, sia le norme affidate alla tutela delle Autorità preposte per Legge.

Art. 4 - Impianti. Prescrizioni tecniche in assenza di limitazioni al Master-plan.

Gli impianti polifunzionali possono essere progettati con disegni diversi, ma devono rispettare le seguenti caratteristiche tecniche, esse sono qui elencate, con lo scopo di fornire alcune indicazioni di riferimento (ad uso dei Progettisti, degli Ispettori e di chi ne avesse interesse), su specifiche materie tecniche:

a) ubicazione: la vicinanza rispetto alla città, la facile accessibilità, la presenza di strutture sanitarie a breve distanza, la disponibilità di adeguata viabilità, l'assenza di insediamenti abitativi nelle vicinanze;

Sono ritenute condizioni essenziali:

b) area minima necessaria: 5 ettari, escluse le aree di parcheggio per il pubblico;

c) percorso: deve essere possibilmente tutto a vista;

d) rumorosità: devono essere previsti accorgimenti anti-rumore;

e) pubblico: l'impianto può prevedere o meno l'accesso al pubblico.

f) lunghezza minima della pista: m. 1000, massima m. 1600, rilevate sull'asse mediano della carreggiata. Qualora si prevedesse la compresenza di tracciati asfaltati e non, devono essere previsti almeno due percorsi indipendenti, meglio se collegati fra loro con varianti, l'uno interamente asfaltato e l'altro interamente con fondo stradale compatto ed uniforme, della lunghezza minima di m. 700 ciascuno e della lunghezza massima di mt. 1600 ciascuno.
Le loro caratteristiche costruttive devono essere tali da consentire (eventualmente con l'utilizzo di opportune varianti) l'omologazione sportiva in base alle vigenti norme A.C.I.-C.S.A.I. per le seguenti specialità;
1. percorso in asfalto: karting, slalom, formula challenge e velocità
   I percorsi stradali devono essere realizzati almeno secondo le sezioni descritte nell'Allegato A. Il tappetino d'usura del percorso asfaltato deve avere caratteristiche granulometriche e di resistenza ai carichi trasversali approvate dalla C.S.A.I..
2. percorso sterrato: formula challenge, autocross (cat. B).
   Su tali percorsi possono essere organizzate esercitazioni, allenamenti, competizioni.
   Possono essere previsti tracciati ed installazioni di qualità superiore ai minimi previsti dal presente capoverso, ma il loro impiego deve essere approvato preventivamente dalla C.S.A.I., anche se ne fosse previsto l'impiego al di fuori della convenzione che regola l'attività del C.A.S./Minimpianto.

g) larghezza della pista: minimo mt. 6,00 per l'asfalto e mt. 10,00 per la terra.

h) numero delle vetture ammesse alla partenza in simultanea: verrà specificato per ogni singolo impianto in sede di omologazione;

i) piazzale asfaltato per esercitazioni della scuola di pilotaggio: deve essere previsto, preferibilmente con collocazione che lo renda indipendente dal percorso stradale. Deve essere interamente asfaltato e delle dimensioni minime di m. 100x50, libero da ogni ostacolo ed avente superficie piana ed orizzontale. Esso sarà adibito ad uso esercitazioni di guida e deve essere vietato ogni uso che comporti il deterioramento del tappetino d'usura. La presenza del suddetto piazzale è una condizione necessaria per il riconoscimento dell'impianto quale C.A.S..

l) palazzina uffici (locali di servizio): minimo 100 mq. calpestabili.
Deve essere previsto un edificio ove siano alloggiati i servizi. Esso non potrà avere caratteristiche precarie e dovrà prevedere una distribuzione interna di spazi aventi le seguenti dimensioni minime:
1. locale uso aula per riunioni e lezioni: minimo 30 mq.
2. locale/i uso ufficio: minimo 20 mq.;
3. locale/i per servizi tecnologici: minimo 20 mq.;
4. servizi igienici: si applicano le norme vigenti per i locali di pubblico spettacolo.

m) postazione per i rilievi cronometrici: deve essere prevista delle dimensioni minime di 12 mq. complessivamente calpestabili, in corrispondenza del rettilineo principale dei percorsi stradali e ad una quota minima rispetto al punto stradale di 2,50 mt. in corpo anche separato.

n) piano di riscontro: deve essere previsto in area coperta e pavimentata, per costituire (attrezzato con impianto di pesatura approvato dalla C.S.A.I.) e deve avere un'ampiezza minima di 30 mq.

o) impianti ed attrezzature
L'edificio di cui al punto n deve essere dotato dei seguenti impianti minimi:
1 - riscaldamento;
2 - arredi d'ufficio e per la riunione di 20 persone;
3 - lavagna luminosa, videoregistrazione e monitor;
4 - fotocopiatore e computer;
5 - linea telefonica e telefax.
La postazione di rilevamento e cronometraggio deve essere dotata di impianto di condizionamento.
Ogni punto dell'impianto deve essere raggiungibile in voce dall'edificio di servizio con altoparlanti.
Per la manutenzione dei percorsi e del piazzale devono essere disponibili i seguenti macchinari minimi:
1 - pala meccanica cingolata;
2 - trattore con botte 100 q.;

3 - carro attrezzi;
4 - moto scopa.

L'impianto deve essere inoltre provvisto durante l'intero svolgimento delle manifestazioni e dell'attività federale di:

1 - pesa di tipo elettronico;
2 - mezzi antincendio, provvisti di estintori in stato di efficienza e usati da personale dell'impianto appositamente addestrato, il cui numero e ubicazione devono essere stabiliti dalle competenti S/Commissioni CSAI;
3 - l'organizzazione del servizio sanitario nel corso delle gare sarà stabilita dal medico federale responsabile del Minimpianto;
4 - impianto di illuminazione in caso di gara in notturna collaudato dal tecnico C.S.A.I. di cui al punto successivo;

p) sicurezza.
Gli apprestamenti di sicurezza, obbligatori per le attività agonistiche indicate al successivo Art. 11, sono quelli descritti dalle norme vigenti, riportate nel presente Annuario e dalle norme FIA e corrispondono ai requisiti richiesti per l'omologazione sportiva dei tracciati per le discipline ivi previste. Ogni loro modifica e/o aggiornamento dovrà essere immediatamente approvata affinché possa essere mantenuta la qualifica di Centro di Avviamento allo Sport o Minimpianto.
Per quanto riguarda le attività agonistiche che comportano la partenza in griglia, descritte nel regolamento tipo che può essere richiesto alla segreteria della S/Commissione Ricerca e Sviluppo, le norme di sicurezza pubblicate nella N.S. 8, paragrafo 7, sono applicate con riferimento alle prestazioni delle vetture ammesse, come specificato nel successivo Art. 12.

q) delimitazione tra zona pubblico e pista.
Il pubblico, che viene immesso nella zona ad esso riservata, deve risultare protetto da barriere di protezione come da norme FIA.

r) barriere.
Le barriere di protezione devono rispettare le norme FIA.

"Norme CSAI/FIK/FMI per Circuiti polivalenti auto/kart/moto, con omologazione esclusiva di tipo nazionale, di lunghezza fino a 2 km"

Queste indicazioni vanno prese in considerazione solo nel caso di minimpianti polivalenti auto/kart/moto, con omologazione esclusiva di tipo nazionale, di lunghezza fino a 2 km. Per quanto qui non specificato si rimanda, in quanto applicabili, alle prescrizioni delle singole discipline e specialità e ai regolamenti nazionali ed internazionali vigenti in materia. Esse sono immediatamente operative per i nuovi Circuiti e in caso di ristrutturazione dei Circuiti esistenti.

1) Cordoli
Per l'utilizzo moto non sono accettabili i cordoli esterni tipo "scanalato", descritti nella NS Karting n° 4 2006. Per i nuovi Circuiti e per quelli esistenti (vedi Norma Transitoria), i cordoli da utilizzare per auto/kart/moto sono quelli descritti nell'Appendice 1.

2) Barriere di arresto/protezione (sistema valido per auto/kart/moto)
Rete a pastorale a norma kart munita sulla sua parte anteriore (verso la pista) di conveyor belt fissato alla rete (e ai suoi sostegni) con cavi metallici orizzontali (esigenze kart/moto) + una fila di gomme + guard rail nella parte posteriore della rete (esigenze auto).
Le barriere di arresto/protezione sono descritte nell'Appendice 2

3) Utilizzo di altri tipi di barriere di arresto/protezione
Sono accettate altre tipologie di barriere di arresto/protezione purché le stesse siano state approvate dalla CSAI e dalla FMI e il loro posizionamento sia stato autorizzato dai rispettivi Ispettori. Le barriere omologate FMI sono quelle riportate nell'art. 6.1 dell'Annesso X, Impianti Sportivi, Sezione Velocità.

4) Pitture antiderapanti
Per la segnaletica orizzontale della pista devono essere utilizzate esclusivamente pitture antiderapanti riportate nella Lista Tecnica FIA n° 26 (reperibile nel sito www.fia.com path: Sport/Regulations/Technical Lists/List 26).

5) Asfalto
L'asfalto deve essere in ottimo stato e non deve presentare ammaloramenti. I ripristini devono essere fatti in maniera tale da evitare assolutamente scalini nelle zone di congiunzione.
Le zone di ripristino devono interessare "sezioni" intere di pista (intendendosi, per "sezione", tutta la larghezza della pista).
La lunghezza delle "sezioni" è variabile, dipendendo dalle necessità. Non devono essere previste congiunzioni (vecchio/nuovo asfalto) in zone di brusche frenate o accelerazioni.

6) Norma Transitoria

Per i Circuiti esistenti si concede un lasso di tempo di 4 anni per la realizzazione dei punti 1 e 2.

Allegati, disegni:
- Appendice n° 1 (1 pagina)
- Appendice n° 2 (2 pagine)

Art. 5 - Omologazione

L'omologazione del C.A.S. o del minimpianto verrà concessa dal Comitato Esecutivo della C.S.A.I. sulla base del collaudo effettuato da un tecnico designato dalla S/C Sicurezza e dalla S/C Ricerca e Sviluppo.

Art. 5.1 - Disposizioni particolari

In relazione alle disposizioni particolari in materia di omologazione si fa riferimento alla NS 8 art. 3, 3.1, 3.1.1 e 3.1.2. che qui si intende completamente riportato.

Art. 6 - Dislocazione

Il piano per i Minimpianti prevede che le agevolazioni, l'attività federale della C.S.A.I. siano concesse solo ai C.A.S. nella misura di uno per regione.

Non potranno essere presi in considerazione impianti nella tipologia C.A.S. per i quali non sia già stata definita la destinazione urbanistica del terreno sul quale sorgono.

La S/Commissione Ricerca e Sviluppo esaminerà le iniziative proposte valutandone la fattibilità.

Art. 7 - Procedure per l'ottenimento della omologazione

Per ottenere l'omologazione dell'impianto il proprietario o il gestore devono inviare alla Segreteria della S/Commissione Ricerca e Sviluppo c/o la CSAI - Via Solferino 32 - 00185 Roma - la seguente documentazione:
- richiesta di omologazione del Minimpianto per un determinato tipo di vetture (indicare quali vetture saranno ammesse in pista) che riporti i seguenti allegati:

a) lo status economico e giuridico del proponente;
b) atto di proprietà del terreno o atto di comodato per la durata minima del periodo di ammortamento dell'eventuale mutuo;
c) il progetto di massima del bilancio di gestione dell'impianto per i primi tre anni di esercizio;
d) la descrizione del sito, la sua individuazione geografica e viabilistica;
e) 3 copie del progetto esecutivo dell'impianto a firma di un tecnico abilitato (v. il successivo art. 7.1).

Art. 7.1 Progetti

Il progetto per la realizzazione di un Minimpianto deve essere corredato dai seguenti elaborati:

a) relazione tecnica illustrativa;
b) planimetria in formato DWG;
c) profilo longitudinale in asse della pista, in scala 1:1000 per le lunghezze e 1:2000 per le altezze;
d) sezioni trasversali della pista e delle zone laterali in corrispondenza della partenza, del centro delle curve più importanti ed altri punti significativi, in formato DWG;
e) il diagramma della velocità raggiungibile predisposto sulla vettura più performante per la quale si richiede la partenza in griglia piena calcolato sulla traiettoria di massima convenienza.

L'elaborato relativo alla planimetria deve contenere:

f) il circuito con l'indicazione delle dimensioni geometriche (larghezze, lunghezze rettilinei e raggi di curvatura, misurati questi sull'asse mediano del tracciato);
g) i particolari descriventi la conformazione dei cordoli, delle loro fondazioni e il loro posizionamento;
h) le dimensioni delle vie di fuga calcolate secondo il diagramma di cui al precedente punto e);
i) La traccia della traiettoria di massima convenienza lungo il tracciato, per ciascuna tipologia di veicoli ammessi sul tracciato;
j) l'indicazione dell'altezza e del tipo di recensioni e delle strutture atte alla dissipazione dell'energia cinetica in caso di percorrenza degli spazi di decellerazione e fuga;
k) l'ubicazione delle eventuali tribune e delle zone destinate allo stazionamento del pubblico (se previste);
l) l'ubicazione dei servizi di pista e di gara (postazioni commissari di percorso, postazione cronometristi e speaker, parco chiuso, mezzi di soccorso ed antincendio, paddock, vani tecnici) con l'indicazione, ove necessario, delle superfici occupate da tali servizi.

L'elaborato dei particolari costruttivi deve contenere piante, prospetti e sezioni dai vani destinati a segreteria, saletta commissari sportivi, pronto soccorso (piloti e pubblico), sala stampa, locale verifiche tecniche, ecc.

La CSAI offrirà a titolo oneroso, la propria consulenza, attraverso un tecnico incaricato dalla S/Commissione Ricerca e Sviluppo durante l'istruttoria del progetto, proponendo eventuali modifiche e varianti e, successivamente, controllerà gli stati di avanzamento dei lavori.

Art. 8 - Gestione

La C.S.A.I. fornirà la sua assistenza:
- coordinando la parte relativa ai Centri di Avviamento allo Sport e le altre attività "federali";
- controllando il corretto uso dell'impianto.

Art. 9 - Licenza CSAI

Tutti i minimpianti devono essere in possesso della licenza CSAI di autodromo categoria "D".

Periodicamente, nel rispetto delle norme emesse, tecnici incaricati dalla CSAI effettueranno una ispezione di controllo sulle condizioni dell'impianto.

Sez. 2ª - PROCEDURE SUCCESSIVE ALL'OMOLOGAZIONE

Art. 10 - Iscrizione a calendario delle gare

Gli organizzatori che intendono svolgere gare sui Minimpianti (velocità con partenza in griglia, slalom, f. challenge, ecc.) dovranno inviare le domande di iscrizione a calendario nazionale alle S/Commissioni competenti, delle quali dovranno rispettare le disposizioni particolari indicate nelle rispettive N.S. nonché nella N.S. 7.

Art. 11 - Attività previste

Potranno essere previste sui minimpianti le seguenti gare:
- gare di velocità con partenza in griglia;
- f. challenge *;
- autostoriche *;
- veicoli ad energie alternative*;
- manifestazioni non agonistiche;
- regolarità;
- slalom *;
- drifting.

(*) se l'impianto è ritenuto idoneo dalle S/Commissioni competenti

Art. 12 - Vetture ammesse

Le vetture ammesse in pista ed il loro numero di capienza massima veranno specificati dalla CSAI all'atto dell'omologazione di ciascun mininpianto.

CAPIENZA MASSIMA (6 o 8 o 10 vetture a seconda dell'omologazione dell'impianto)

N	fino a 1600
A	fino a 1400
E1 (N.S. 16 bis, app. 3)	fino a 1600
1/81 e 3/81	fino a 1600
2/81 e 4/81	fino a 1400
5/81	fino a 700
Speciali Slalom e Minicar	fino a 700

CAPIENZA RIDOTTA (4 o 6 o 8 vetture a seconda dell'omologazione dell'impianto)

Racing Start	fino a 2000
N	da 1601 a 2000
A	da 1401 a 1800
Kit	fino a 1400
E1	da 1601 a 1800
1/81 e 3/81	tutte le classi rimanenti
2/81, 4/81	da 1401 a 2000
VST div. 1 ed 1a (N.S. 13 art. 18.3)	fino a 2000

Speciali Slalom (N.S. 18 art. 22.6)	fino a 1600
Prototipi Slalom (N.S. 18 art. 25)	fino a 1600
Monoposto	Predator's, Junior Monza, Arcobaleno 750, Fiat Abarth, Alfa Boxer, Ford 1600 e 1800
CAPIENZA DIMEZZATA	
N	oltre 2000
N	oltre 2000
A	oltre 1800
B	tutte, solo 2RM
Kit	oltre 1400
E1	da 1801 a 3000
2/81 e 4/81	oltre 2000
5/81	oltre 701
Top Tuning (N.S. 18 art. 26)	tutte
VST div. 2 e 3 (N.S. 13 art. 18.4 e 18.5)	tutte, solo 2RM
Speciali Slalom (N.S. 18 art. 22.6)	oltre 1600
Prototipi Slalom (N.S. 18 art. 25)	oltre 1600
Monoposto	Arcobaleno 1000, Gloria, Azzurra, Renault 2000, F 3 Club

IN SINGOLO (come nella Formula Challenge)

Tutti i gruppi e le classi non sopra elencati escluse F1, GP1, GP2, F3000

- Per le altre tipologie di gare e vetture non previste negli art. 11 e 12, la S/Commissione Ricerca e Sviluppo valuterà le modalità di svolgimento.

Art. 13 - Gare in Notturna

A partire dall'imbrunire le vetture dovranno obbligatoriamente tenere accese le luci di posizione. Tassativamente vietata sarà l'accensione dei fari abbaglianti il cui uso sarà sanzionato con l'esclusione dalla gara. Le vetture dei gruppi, che per regolamento possono essere prive di fari, dovranno tenere accesa almeno la luce rossa posteriore pioggia (min. 21 Watt.), chiaramente visibile. Su queste vetture è comunque autorizzato il montaggio di luci di posizione anteriori e posteriori, sempre con l'esclusione dei fari abbaglianti (max 21 Watt).

Art. 14 - Regolamenti particolari di gara

I regolamenti particolari delle competizioni di velocità sui minimpianti con partenza in griglia saranno approvati direttamente dalla S/Commissione Ricerva e Sviluppo.

Il regolamento tipo predisposto per dette gare può essere richiesto alla segreteria della S/Commissione stessa presso la C.S.A.I. di Roma oppure scaricato dal sito web della CSAI.

Per tutte le altre tipologie, i regolamenti particolari di gara devono essere approvati dalle competenti S/Commissioni.

Art. 15 - Licenze ammesse

Nelle gare di velocità sui minimpianti con partenza in griglia saranno ammessi a partecipare, in qualità di concorrenti e conduttori, i titolari di licenza C.S.A.I. (A,B,C int. e C naz.). La licenza D è ammessa solo per le vetture di Gr. N fino a 2000 cc. e di Gr. A fino a 1600 cc. e Racing Start fino a 2000 cc Racing Start ino a 2000 cc. Nelle manifestazioni senza rilevamento dei tempi riservate alle vetture Caccia al Pilota, sono ammesse le tessere Club e la licenza di regolarità. Per le altre gare si fa riferimento alla normativa di ogni rispettivo settore.

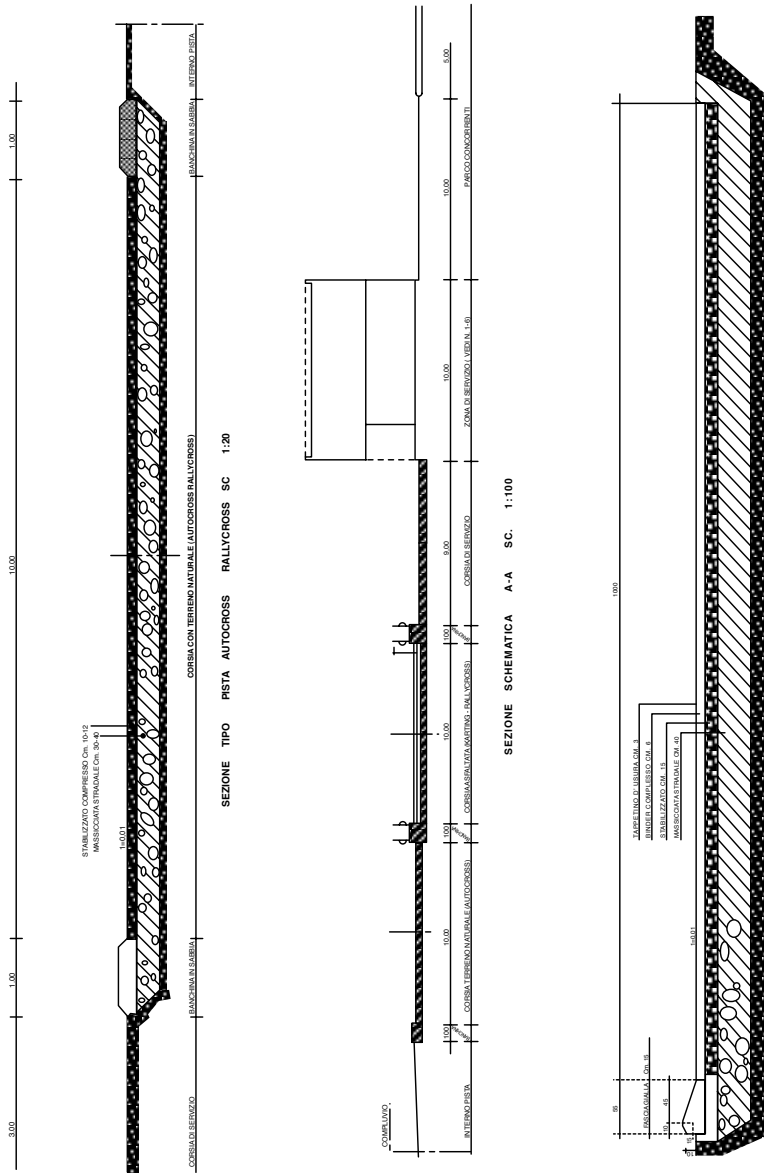
Art. 16 - Minimpianti omologati dopo l'entrata in vigore della nuova regolamentazione

Piemonte: Lombardore (To)
Lazio: Kar.Vit - Viterbo (Vt)
Campania: Battipaglia (Sa)
Campania: Circuito Internazionale di Napoli (Sarno - Salerno)
Sicilia: Circuito Concordia (AG)

Appendice descrittiva 1

Per quanto previsto circa la costruzione di cordiali e delle protezioni, si rimanda alla NS 8 art.3 e 7 ed alla Ns 12 Karting.

Allegato A

SEZIONI DEL PERCORSO STRADALE

CAP. II

GRUPPO PROMOZIONALE - CACCIA AL PILOTA

Art. 1

La C.S.A.I., istituisce un raggruppamento Promozionale con vetture in configurazione “Caccia al Pilota” che parteciperà a esibizioni senza rilevamento dei tempi nell’ambito delle gare Slalom e F. Challenge.

Solo per le vetture “Caccia la Pilota” inserite nelle gare F. Challenge e Slalom è autorizzata, in deroga ai rispettivi regolamenti particolari di gara:

- la partecipazione di max 3 piloti per ogni vettura nelle gare di F. Challenge;
- la partecipazione di max 2 piloti per ogni vettura nelle gare di Slalom previo nulla-osta scritto dall’Organizzatore.

Art. 2

Tutti gli organizzatori delle gare di cui sopra sono tenuti a prevedere la partecipazione del suddetto gruppo promozionale nei loro regolamenti particolari di gara.

Art. 3 - Regolamento Sportivo

Art. 3.1 - Vetture ammesse - sono ammesse esclusivamente vetture di Gr. N (anche scadute di omologazione - VSO) e GR. R fino a 1.600 purché approvate dalla S/Commissione Ricerca e Sviluppo, le vetture Fiat Cinquecento in configurazione Trofeo Italia e Trofeo Europa e le vetture Racing Start.

Art. 3.2 - Conduttori ammessi - Le gare sono riservate a tutti coloro che in possesso di patente di guida, non sono mai stati titolari di licenza CSAI.

Art. 3.3 - Licenze: i piloti dovranno essere in possesso della licenza di Regolarità o della tessera giornaliera di regolarità o tessera associativa all’ACI.

Art. 3.4 - Noleggio vetture: le strutture licenziate C.S.A.I. e dalla stessa individuate (Scuderie, Automobile Club, Autodromi, ecc.) saranno le uniche autorizzate al noleggio delle proprie vetture “Caccia al Pilota” ai neo conduttori.

Art. 3.5 - Durata della manifestazione secondo i regolamenti particolari di gara.

Art. 3.6 - Verifiche sportive
Saranno verificati i seguenti documenti: licenza di Regolarità o ~~tessera~~ licenza giornaliera di regolarità o tessere associativa all’ACI e la patente di guida.

Art. 3.7 - Verifiche tecniche
Verranno verificate, a cura dei Commissari Tecnici, le norme di sicurezza delle vetture.

Art. 3.8 - Svolgimento delle gare - Le prove, gli schieramenti di partenza e quanto altro riguardo allo svolgimento delle manifestazioni, sono previsti nei rispettivi regolamenti particolari di gara.

Art. 3.9 - Premi - Sono obbligatori premi d’onore (Coppe, targhe, ecc.) di partecipazione. Sono vietati i premi in denaro.

Art. 3.10 - Classifiche
Non sono previste classifiche con rilevamento tempi.

CAP. III

REGOLAMENTO SPORTIVO E TECNICO DELLE GARE DI ACCELERAZIONE

Il regolamento sportivo e tecnico CSAI per le gare di accelerazione adotta dal 1° gennaio 2004 la normativa FIA relativa alle gare dragster (Volume 8 dell'Annuario FIA).

Viste, comunque, le caratteristiche tecniche dei tracciati italiani, non ammette la partecipazione alle gare di accelerazione che si svolgeranno in Italia delle vetture con prestazioni che scendono al di sotto degli 8,90 secondi su 1/4 di miglio e 5,70 secondi su 1/8 di miglio.

La traduzione in italiano dell'allegato 8 dell'Annuario FIA è pubblicata, nelle parti che interessano le nostre gare di accelerazione sul sito CSAI.

1.PREMESSA

Una gara di Accelerazione è una competizione disputata tra due veicoli su un percorso rettilineo, con partenza da fermo e su una distanza specifica.

La distanza regolamentare può essere sia 402,336 m (1/4 di miglio), sia 201,168 m (1/8 di miglio).

La partenza per queste competizioni viene data per mezzo di un dispositivo elettronico chiamato comunemente "Albero di Natale". Ciascun veicolo concorrente prende il via allorché gli viene dato il consenso da un segnale attivato da un cronometro; la rilevazione del tempo si arresta quando il veicolo raggiunge la linea di arrivo.

Il tempo misurato fra la partenza e l'arrivo costituisce l'E.T. (Elapsed Time ovvero, in lingua italiana, il Tempo Trascorso); l' E.T. serve a misurare la prestazione ed anche, in alcune tipologie di gara, a determinare le procedure di svolgimento della competizione.

Lo scopo principale di un pilota di gare di accelerazione è di risultare vincitore assoluto nella categoria nella quale la sua vettura è classificata.

Lo svolgimento della gara comporta una serie regolamentata di confronti "testa a testa" fra due macchine, con rilevamento degli E.T. staccati da ciascuna vettura.

La responsabilità, circa l'efficienza ed il funzionamento del veicolo, compete al suo proprietario e/o pilota.

La funzione dell'organizzatore della gara è quella di attrezzare un luogo adatto al suo svolgimento e di agevolarne la disputa, nel rispetto dei regolamenti vigenti.

La CSAI impartisce le direttive generali sulla base dell'esperienza acquisita, ogni anno, nella effettuazione delle competizioni e diffonde le informazioni che possono favorire la continuazione della specialità ed il mantenimento di una buona organizzazione, in condizioni di ragionevole sicurezza.

2. TIPOLOGIE DI COMPETIZIONE

2.1 TIPOLOGIA DELLE GARE E.T. (ad Handicap)

Questa tipologia rappresenta un punto di partenza per il dilettante che desidera impegnarsi nella specialità.

Essa è una gara di precisione.

In questo tipo di competizione, due veicoli con livelli di prestazione diversi possono correre su una base paritaria, giacché scelgono l'E.T. che intendono realizzare e lo dichiarano come T.D. (Tempo dichiarato).

Il T.D., scelto da ogni veicolo prima della partenza, viene confrontato con il T.D. scelto dal veicolo che si affianca nella gara, affinché al veicolo più veloce venga assegnato un handicap in partenza pari a questa differenza.

Il segnale di start viene dunque impartito ad ogni veicolo, in modo da far sì che - se il T.D. scelto da ciascuno verrà esattamente rispettato - i due veicoli a confronto taglino il traguardo di arrivo nel medesimo istante, a vantaggio dello spettacolo giacché il "recupero" del veicolo più "lento" viene percepito dal pubblico come entusiasmante rincorsa del più "veloce".

La partenza anticipata rispetto al segnale di start comporta l'esclusione dalla competizione.

In questo tipo di gare, dunque, qualsiasi coppia di veicoli può affrontarsi in una gara competitiva.

Per esempio: il veicolo "A" ha scelto di percorrere il quarto di miglio in 17,75 sec (T.D., tempo dichiarato, gergalmente "dial-in") ed è stato cronometrato con un E.T pari a 17,78 sec (scarto in ritardo di 0,03 sec rispetto al T.D.).

Il pilota del veicolo “B” (che ha scelto un T.D. di 15,25 sec sulla medesima distanza, e che quindi ha preso la partenza con un anticipo di 2,50 sec rispetto al veicolo “A”) ha registrato un E.T. di 15,27 sec (scarto di 0,02 sec rispetto al T.D.).

In caso di parità dei tempi di reazione, vince il confronto il veicolo B.

Il tempo di reazione (R/T) è l’elemento di discriminazione, in caso di parità fra gli scarti registrati dai due piloti fra T.D. e E.T.: se i due veicoli hanno coperto la distanza esattamente nell’E.T. dichiarato come T.D., la vittoria del confronto andrà al pilota che ha avuto il R/T più breve al segnale di partenza (intervallo di tempo fra il segnale di VIA e l’effettiva partenza del veicolo).

Ciò valorizza l’importanza dei riflessi sulla linea di partenza, essendo la discriminante che assegna la vittoria in caso di uguale scarto all’arrivo.

Come in ogni gara di precisione, la partenza anticipata rispetto al segnale di VIA o il transito all’arrivo con un E.T. minore del T.D. comportano l’esclusione dalla competizione del pilota che commette l’infrazione (Break-out).

Ogni conduttore deve trovarsi sulla linea di partenza (accendendo le luci dello stage) entro e non oltre 20 secondi, verificati in modo inequivocabile attraverso il semaforo, dal momento in cui lo starter dà il consenso all’avvicinamento alla linea di partenza; pena l’esclusione dalla gara a meno che non si verifichino comprovati inconvenienti meccanici.

In caso di spegnimento del motore nella fase di avvicinamento alla linea di partenza, il conduttore avrà un massimo di 90 secondi per riavviare il motore stesso, anche in questo caso pena l’esclusione dalla gara.

2.2 TIPOLOGIA DELLE GARE HEAD UP (Accelerazione Pura)

Questa tipologia trova riscontro nella regolamentazione F.I.A. limitatamente alla definizione “Street Legal”. Si disputa sulla misura dell’ottavo e del quarto di miglio e vi sono ammesse soltanto vetture normalmente e regolarmente abilitate a circolare nel traffico urbano ed extraurbano, regolarmente munite di Carta di Circolazione, di attestazione dell’avvenuto eventuale Collaudo Periodico, di regolare Contratto di Assicurazione non scaduto, munite di targa.

Questa tipologia si disputa attraverso una serie di confronti ad eliminazione diretta, che conducono alla proclamazione del “Top Eliminator” in ogni Classe, gruppi di Classi e/o di ogni singola Manifestazione, ovvero colui, o colei, che abbia successivamente fatto rilevare la propria vittoria in ogni confronto.

Ogni confronto fra una coppia di veicoli viene definito “tornata”.

Per la designazione del vincitore in ogni tornata, viene preso in considerazione il tempo impiegato a percorrere la base misurata con l’aggiunta del tempo di reazione (E.T. + R/T).

La distanza internazionalmente riconosciuta è il 1/4 di miglio pari a 402,336 metri;, la distanza può essere ridotta all’ 1/8 di miglio, pari a 201,168 metri.

La partenza anticipata rispetto al segnale di VIA comporta l’esclusione dalla competizione.

3. VETTURE E PILOTI AMMESSI e LORO REQUISITI

3.1 VETTURE E PILOTI AMMESSI ALLE GARE E.T. (ad Handicap)

La CSAI, pur adottando il regolamento FIA integralmente, non ammette in Italia, visti i tracciati attualmente omologati, le vetture E.T. Advanced, Top Fuel, Funny Car e Pro-stock, vale a dire vetture aventi prestazioni tali da poter scendere al di sotto del limite degli 8,90 secondi sul quarto di miglio o di 5,70 secondi sull’ottavo di miglio.

Pertanto le categorie ammesse sono le seguenti:

3.1.1 E.T. Sportsman

Sono vetture strettamente stradali,o stradali migliorate cioè con modifiche meccaniche ed estetiche poco influenti sulle prestazioni, e devono essere regolarmente immatricolate.

Per queste vetture non vige l’obbligo di esibire il passaporto tecnico né il montaggio del roll-bar.

Il solo carburante ammesso è quello previsto per la vettura circolante e risultante dal libretto di circolazione (Benzina, Gasolio, Metano, GPL). È assolutamente vietato l’uso del protossido di azoto.

Il regolamento tecnico di tali vetture coincide con quello che consente loro la normale circolazione.

Queste vetture sono inserite nelle classi A3 ed A4.

Tenendo conto del fatto che in tale raggruppamento corrono i piloti occasionali, allorché le ET Sportsman competono in gare “bracket” in cui il rispetto del tempo dichiarato è il fattore determinante ai fini della classifica, sono ammessi alla partecipazione anche i piloti detentori della licenza di Regolarità o della tessera associativa all’ACI (che può essere rilasciata sul campo di gara).

Per le norme di sicurezza del pilota si applica quanto indicato nell’Allegato 8 dell’Annuario FIA.

Si rammenta che disposizioni regolamentari della F.I.A. sono chiarissime in materia e sono qui sommariamente richiamate nei loro aspetti salienti, laddove non siano prescritti specifici capi di abbigliamento o specifiche strutture di protezione sui veicoli.

a) le calzature devono essere prive di lacci ed il tacco non deve superare l'altezza due centimetri;
b) pantaloni, gonne e giacche o giubbotti devono essere privi di fibbie, ornamenti o catene e catenelle che possano impedire od ostacolare gestualità usuali e d'emergenza nella manovra di volante, cambio nonché quelle di sganciamento delle cinture di sicurezza e di apertura delle portiere;
c) guanti eventualmente calzati devono essere di tipo previsto per la guida di veicoli a motore;
d) è obbligatorio, per tutti i Concorrenti in Gara, indossare casco regolarmente omologato: al proposito è consentito la scambio tra Concorrenti purché tutti indistintamente lo indossino durante la propria tornata;
e) le cinture di sicurezza devono essere di tipo omologato e devono essere allacciate dal momento in cui il Pilota entra nelle corsie di immissione alla zona di burnout fino al rientro nella pit area;
f) è consigliata l'adozione di pantaloni di tela robusta (jeans) e di giubbotti in pelle con allacciatura zip che meglio difendono (temporaneamente) da eventuali possibili danni causati dal fuoco; assolutamente sconsigliati i tessuti sintetici facilmente infiammabili;

Il Direttore di Gara, i Commissari e lo Starter possono, a loro insindacabile giudizio, escludere dalla competizione il conduttore che indossi abbigliamento giudicato poco sicuro o dannoso alla condotta di guida.

L'esclusione per questi motivi non è suscettibile di reclamo od appello.

3.1.2 E.T. Pro

Sono vetture turismo con evidenti modifiche al motore ed alla carrozzeria.

Per esse è necessaria l'acquisizione del passaporto tecnico.

Possono essere pilotate solo da conduttori aventi la licenza CSAI almeno di categoria D.

Possono usare il protossido di azoto.

Il regolamento tecnico di tali vetture è quello FIA per i gruppi N, A, GT o Dragster.

All'interno di questa categoria possono essere ammesse anche delle vetture strettamente stradali prive di fiche di omologazione, ma ugualmente caratterizzate da alte prestazioni (es: Ferrari F40, Audi RS4, Porsche, ecc.).

Per dette vetture, deve essere specificato nel passaporto tecnico se non sia prescritto il montaggio del roll-bar e dei sedili omologati FIA.

Queste vetture sono inserite nelle classi A1 ed A2.

3.1.3 E.T. Super Pro

Sono vetture appositamente preparate per le gare di accelerazione.

Per esse è richiesto, oltre al passaporto tecnico, la rispondenza alle misure di sicurezza previste dalla normativa FIA (ad esempio l'uso del paracadute in frenata per tutte le vetture che possono superare i 241,4 km/h in uscita dal quarto di miglio).

Per i loro conduttori, è richiesta la licenza CSAI almeno di grado C Nazionale.

Queste vetture sono inserite nelle classi B1, B2 e B3.

3.1.4 Suddivisione in classi

Categoria	Classe	dial-in 1/8 di miglio	dial-in 1/4 di miglio
E.T. Pro	A/1 A/2	7,49-6,50 8,49-7,50	12,99-12,00 13,99-13,00
E.T. Sportsman	A/3 A/4	9,49-8,50 > 9,50	14,99-14,00 > 15,00
E.T. Super Pro	B/1 B/2 B/3	indice 5,70 indice 6,30 indice 6,95	indice 8,90 indice 9,90 indice 10,90

3.1.5 Carburante ammesso

Ad esclusione della categoria E.T.Sportsman (vedi paragrafo 3.1.1), sono utilizzabili quali combustibili tutti i tipi di benzina, il gasolio, il gas naturale, il propano, il metanolo, l'etanolo ed il gasohol (miscela di benzina e metanolo oppure di benzina ed etanolo).

È vietato il nitrometano.

3.1.6. Protossido di azoto

Sono ammessi anche sui motori sovralimentati gli impianti che erogano il protossido di azoto, purché essi possiedano i requisiti qui sotto descritti:

Gli impianti di erogazione del protossido di azoto devono essere certificati come conformi alle Norme vigenti dalla Ditta costruttrice o dal suo Rappresentante nazionale - nel caso di impianti prodotti al di fuori della Comunità Europea - e devono essere descritti da uno schema con disegno "esploso" dell'impianto completo. In conformità a tale schema, essi devono essere installati sul veicolo: ogni modifica dello schema di montaggio è vietata.

Sulle bombole deve figurare la punzonatura DOT-1800 libbre (124 bar) per gli impianti non italiani montati su vetture provenienti dall'estero guidate da piloti con licenza straniera; mentre per i prodotti nazionali vigono le norme dettate dal Ministero dei Trasporti circa l'omologazione dei recipienti sotto pressione. Si sottolinea il fatto che, secondo detta normativa, è vietato ricaricare sul territorio italiano bombole non omologate o con scaduta omologazione.

Le bombole devono essere montate in maniera sicura e stabile (non sono ammessi morsetti di gomma o vincoli flessibili o fasce di giunzione, cioè ogni tipo di vincolo che non sia schematizzabile come "incastro perfetto").

Il percorso del gas deve essere interamente realizzato con giunti e tubature "per alta pressione" in maglia d'acciaio, di tipo - cioè - approvato dalla FIA per fluidi in pressione.

È vietato qualsiasi sistema di riscaldamento delle bombole ad eccezione dei casi previsti dal Regolamento FIA..

Se le bombole di protossido di azoto sono situate nell'abitacolo, queste devono essere dotate di una valvola di sicurezza e l'abitacolo deve essere dotato di valvola di ventilazione con scarico all'esterno del veicolo.

3.2 VETTURE E PILOTI AMMESSI ALLE GARE HEAD-UP (Accelerazione Pura)

3.2.1 Requisiti dei veicoli.

Le caratteristiche estetiche, meccaniche e telaistiche dei veicoli ammessi devono essere ispirate al principio di "ammissibilità e tolleranza" che qualsiasi Pattuglia delle Forze dell'Ordine metterebbe in atto nel suo controllo su strada.

Allo scopo, è concesso al Concorrente di presentare, in occasione delle Verifiche Tecniche preliminari obbligatorie, qualsiasi attestazione scritta, rilasciata da Officina Meccanica legalmente costituita, comprovante l'aderenza dello stato del veicolo oggetto di verifica alla vigente Legislazione.

Non viene richiesto il passaporto tecnico.

3.2.2 Verifiche Tecniche.

È facoltà dei Commissari Sportivi richiedere, in qualsiasi momento, la ripetizione delle Verifiche Tecniche, soprattutto in caso di incidente ed ogniqualvolta un legittimo dubbio consigli una ulteriore attenta verifica.

3.2.3 Peso

Deve sempre essere verificato il peso del veicolo, con particolare riguardo alla rispondenza delle caratteristiche meccaniche, telaistiche ed estetiche al momento della verifica, con quelle dichiarate dal Costruttore, così come riportate sul Libretto di Circolazione.

Il peso del veicolo deve essere misurato con pilota a bordo, dotato di abbigliamento regolamentare, pieno di carburante e liquidi di lubrificazione e raffreddamento, accessori prescritti dal Codice della Strada (triangolo, giubbotto riflettente, retrovisori ed accessori riguardanti la sicurezza).

È consentito che il veicolo, all'atto della misurazione del peso, risulti privato di accessori non direttamente collegabili alle prestazioni: rientrano nella casistica eventuali trousse di attrezzi supplementari a quelli forniti dal Costruttore, impianti supplementari di diffusione del suono, coperture dei sedili aggiunte al rivestimento originalmente prodotto dal Costruttore.

Deve essere rimosso per tutta la durata della gara ogni accessorio che non possieda stabile collegamento con l'autotelaio.

3.2.4 Carrozzeria

La carrozzeria dei veicoli ammessi deve essere quella originalmente prodotta e commercializzata al grande pubblico dal Costruttore per il modello specifico, così come risulta indicato nel Libretto di Circolazione; in particolare, non sono ammessi e devono essere rimosse, ove presenti e previa specifica approvazione dei Commissari Tecnici, le appendici aerodinamiche (spoilers, minigonne) after market che ragionevolmente possano determinare un miglioramento delle doti di trazione rispetto al modello originale, anche se tollerate nella normale circolazione dalle Pattuglie delle Forze dell'Ordine.

Sarà ritenuta ininfluente, ai fini del superamento delle Verifiche Tecniche, l'adozione di strumentazione supplementare a quella prevista per il modello originale dal Costruttore.

3.2.5 Autotelaio

I veicoli ammessi alla Gara di Accelerazione Street Legal non devono presentare alcun tipo di modifica, elaborazione o ricollocazione di elementi dell'autotelaio se non previsti dal Costruttore e specificamente indicati nel Libretto di Circolazione.

In particolare:
a) Frizione: deve essere del medesimo tipo, marca, modello e dimensioni prevista dal Costruttore per lo specifico modello;
b) Cambio: deve essere del medesimo tipo (manuale od automatico) previsto dal Costruttore per il modello specifico; deve avere il medesimo numero di marce, ed i rapporti di trasmissione devono essere esattamente quelli previsti ed omologati dal Costruttore.
Sarà ritenuta ininfluente la modifica della leva usata per azionare l'inserimento delle varie marce, purché la lunghezza, l'impugnatura ed il materiale usato per la sua realizzazione non costituiscano pregiudizio per la sicurezza.
c) Albero di trasmissione, differenziale e rapporto al ponte: non sono tollerate modifiche di alcuna natura a questi elementi, salvo quelli previsti per la normale manutenzione. In particolare non può, in nessun caso, essere ammesso un diverso rapporto finale.
d) Sospensioni, ammortizzatori, barre di trazione e simili: devono essere collocati nella medesima posizione prevista dal Costruttore per lo specifico modello; devono essere delle medesime dimensioni; devono garantire la medesima corsa od escursione rispetto a quelli originali e la medesima rigidità.

3.2.6 Ruote e pneumatici

Le ruote devono essere del medesimo tipo, diametro e larghezza di canale previsti dal Costruttore per il modello specifico.

Quando il Costruttore abbia omologato differenti misure riferite al cerchione è facoltà del Concorrente montare il cerchio che ritiene migliore.

I pneumatici devono essere delle misure previste dal Costruttore quale equipaggiamento originale; è facoltà del Concorrente, qualora siano previsti ed omologati dal Costruttore differenti tipi di cerchione e/o pneumatici, montare la combinazione (purché prevista all'atto dell'omologazione del modello specifico da parte del Costruttore) che ritiene migliore.

In particolare è consentito, qualora siano disponibili sul Mercato al dettaglio su tutto il territorio nazionale, il montaggio di pneumatici a mescola morbida e battistrada ridotto od inesistente (pneumatici slicks o simili, purché in nessun caso ricostruiti o ricondizionati); il montaggio dei pneumatici slicks deve avvenire su cerchioni omologati ed il pneumatico stesso deve corrispondere alle misure omologate dal Costruttore per il modello specifico. In nessun caso potranno essere ammesse misure non rispondenti alle specifiche omologate dal Costruttore.

In caso di dubbio, i Commissari Tecnici dovranno far riferimento alle tabelle di accoppiamento cerchio/pneumatico, in vigore per il Gruppo N / F.I.A.

Pressione di gonfiaggio dei pneumatici: è consentita la pressione di gonfiaggio del pneumatico in misura ridotta al massimo del 5% rispetto a quella consigliata dal Costruttore del pneumatico per lo specifico modello di veicolo, al fine di favorire l'allargamento dell'impronta a terra e le doti di trazione.

È fatto obbligo al Concorrente di ripristinare la pressione di gonfiaggio ottimale per la circolazione su strada, all'atto dell'abbandono del terreno di gara.

3.2.7 Motore.

Il motore deve essere inequivocabilmente quello montato dal Costruttore al momento della costruzione del veicolo.

Pertanto il numero di serie identificativo del motore deve essere esattamente quello riportato sul Libretto di Circolazione; il supporto fisico (targhetta, incisione) del numero di motore deve chiaramente ed inequivocabilmente essere quello fornito, apposto o montato dal Costruttore.

In caso di ragionevole dubbio, i Commissari configureranno l'infrazione di frode sportiva a carico del Concorrente che ha presentato il veicolo in oggetto.

Tutti i particolari accessori del monoblocco (albero motore, bronzine, bielle, pistoni, fasce elastiche, testata, guarnizioni, condotti di aspirazione e scarico, valvole, molle, bicchierini, bilancieri, carburatore od impianto di iniezione, candele, pompe per la benzina e l'olio, impianto elettrico, di raffreddamento e di lubrificazione) devono essere quelli specificamente previsti dal Costruttore per il modello specifico o, comunque ed in ogni caso, largamente disponibili al pubblico su tutto il territorio nazionale quali "ricambi" usualmente impiegati nella normale manutenzione di quel tipo di motore.

3.2.8 Blueprinting.

I veicoli possono essere oggetto del programma di blueprinting che riguardi qualsiasi parte, complessivo o particolare del veicolo purché le lavorazioni effettuate risultino dettagliatamente descritte in documento specifico rilasciato da Officina Meccanica, Artigiano o Professionista regolarmente costituiti e riconosciuti sul territorio della Repubblica Italiana.

La descrizione delle lavorazioni deve essere dettagliata e può sempre essere allegata alla fattura o ricevuta fiscale rilasciata, purché i due documenti contengano precisi riferimenti che consentano l'immediato collegamento reciproco e l'inequivocabile identificazione del veicolo e del suo proprietario.

La descrizione delle operazioni effettuate durante il programma di blueprinting dovrà fare specifico e diretto riferimento allo stato, alle misure ed alle tolleranze rilevate prima della o delle lavorazioni ed a quello raggiunto dopo la o le lavorazioni: in tutti i casi deve anche essere citata la fonte (Manuale d'officina, copia di progetto, letteratura specifica) in base alla quale sono stati assunti riferimenti, misure e tolleranze che abbiano consigliato di procedere alle lavorazioni: è considerato altamente opportuno che il Concorrente, il quale presenti veicolo sottoposto a programma di blueprinting, alleghi "in visione" ai Commissari che procedono alle Verifiche Tecniche, tutto il materiale tecnico (letteratura) usato quale fonte per l'esecuzione materiale delle lavorazioni.

È caldamente consigliato ai Concorrenti che intendano valersi della facoltà di sottoporre il proprio veicolo a programma di blueprinting, contattare per iscritto, prima dell'inizio della/e Manifestazione/i, i Commissari incaricati delle Verifiche Tecniche, comunicando dettagliatamente i particolari od i complessivi che saranno oggetto delle lavorazioni e, quindi, di presumibile specifica ispezione.

È altresì incoraggiata l'applicazione del programma di blueprinting a tutto il veicolo essendo evidente che un motore di migliorata efficienza può logicamente provocare danni al sistema di trasmissione che non sia stato accuratamente controllato, e viceversa.

È data facoltà ai Commissari che effettuano le Verifiche Tecniche, di respingere il veicolo sottoposto a programma di blueprinting quando la documentazione presentata sia insufficiente, scarsamente dettagliata o faccia riferimento a fonti scarsamente attendibili e/o non verificabili con immediatezza.

3.2.9 Carburante ammesso

Sono utilizzabili quali combustibili tutti i tipi di benzina, il gasolio, il gas naturale, il GPL. Nessun altro combustibile è ammesso.

Solo l'aria è ammessa quale comburente.

3.2.10 Categorie e classi di cilindrata.

Per le vetture equipaggiate con motori a quattro cilindri, saranno previste le seguenti categorie:

HU/1 Trazione Posteriore e Cambio Manuale;
HU/2 Trazione Posteriore e Cambio Automatico;
HU/3 Trazione Anteriore e Cambio Manuale;
HU/4 Trazione Anteriore e Cambio Automatico.

Entro ciascuna categoria saranno previste le seguenti classi di cilindrata, ove - in caso di sovralimentazione - sarà applicato il coefficiente moltiplicativo k=1,7 per i motori alimentati da benzina o GPL, ed il coefficiente moltiplicativo k=1,5 per i motori alimentati da gas naturale o a gasolio:

fino a 1.000 cc.
Da 1.001 a 1.500 cc.
Da 1.501 a 1.999 cc.
Da 2.000 a 2.200 cc.
Da 2.201 a 2.500 cc.
Da 2.501 cc ed oltre

Per le vetture equipaggiate con motori a più di quattro cilindri, saranno previste le seguenti categorie:

HU/5 Trazione Posteriore e Cambio Manuale;
HU/6 Trazione Posteriore e Cambio Automatico;
HU/7 Trazione Anteriore e Cambio Manuale;
HU/8 Trazione Anteriore e Cambio Automatico.

Entro ciascuna categoria e con gli stessi coefficienti di equivalenza validi per le categorie da HU/1 a HU/4, saranno previste le seguenti classi di cilindrata:

fino a 3.000 cc.
Da 3.001 a 4.500 cc.
Da 4.501 a 6.000 cc.
Oltre 6.001 cc.

È data facoltà all'Organizzatore di prevedere nel Regolamento Particolare della Manifestazione particolari Classifiche riservate a particolari Categorie di Concorrenti e/o veicoli (esempi: Top Eliminator femminile; Top Eliminator per patenti o licenze speciali (H); Top Eliminator per vetture a trazione anteriore; eccetera).

3.2.11 Requisiti dei Conduttori

I Conduttori devono essere in possesso della licenza di grado D o della licenza di grado C o CH nazionale, oppure di grado superiore.

3.2.12 Misure di sicurezza delle vetture e dei piloti

Si applica l'Allegato 8 dell'Annuario FIA.

Si rammenta che disposizioni regolamentari della F.I.A. sono chiarissime in materia e sono qui sommariamente richiamate nei loro aspetti salienti, laddove non siano prescritti specifici capi di abbigliamento o specifiche strutture di protezione sui veicoli.

a) le calzature devono essere prive di lacci ed il tacco non deve superare l'altezza due centimetri;
b) pantaloni, gonne e giacche o giubbotti devono essere privi di fibbie, ornamenti o catene e catenelle che possano impedire od ostacolare gestualità usuali e d'emergenza nella manovra di volante, cambio nonché quelle di sganciamento delle cinture di sicurezza e di apertura delle portiere;
c) guanti eventualmente calzati devono essere di tipo previsto per la guida di veicoli a motore;
d) è obbligatorio, per tutti i Concorrenti in Gara, indossare casco regolarmente omologato: al proposito è consentito la scambio tra Concorrenti purché tutti indistintamente lo indossino durante la propria tornata;
e) le cinture di sicurezza devono essere di tipo omologato e devono essere allacciate dal momento in cui il Pilota entra nelle corsie di immissione alla zona di burnout fino al rientro nella pit area;
f) è consigliata l'adozione di pantaloni di tela robusta (jeans) e di giubbotti in pelle con allacciatura zip che meglio difendono (temporaneamente) da eventuali possibili danni causati dal fuoco; assolutamente sconsigliati i tessuti sintetici facilmente infiammabili;

Il Direttore di Gara, i Commissari e lo Starter possono, a loro insindacabile giudizio, escludere dalla competizione il conduttore che indossi abbigliamento giudicato poco sicuro o dannoso alla condotta di guida.

L'esclusione per questi motivi non è suscettibile di reclamo od appello.

4. PASSAPORTO TECNICO

La CSAI rilascia un passaporto tecnico specifico per le vetture ET Pro ed ET Superpro che corrono nella specialità dell'accelerazione.

Pertanto, tali vetture non potranno partecipare a nessun altra specialità di gara, salvo deroghe particolari da citare espressamente sui regolamenti particolari di gara.

Il passaporto tecnico sarà rilasciato alle vetture anche non omologate FIA purché targate, con le modalità indicate alla lettera D) delle Norme e Regolamenti Diversi e limitatamente alla categorie per le quali il concorrente richiede l'inserimento, fermo restando che la vettura potrà partecipare anche nelle categorie più lente, ma mai in una più veloce.

Potrà essere utilizzato il modello di passaporto tecnico attualmente in vigore con la sola aggiunta del serbatoio di protossido di azoto tra i serbatoi dei carburanti (per le sole categorie ove tale carburante è ammesso), allegando al passaporto stesso una certificazione del costruttore o dell'installatore dell'impianto di protossido di azoto, dalla quale si evinca la conformità dell'impianto alle norme dettate per l'Italia dagli Organi competenti.

5. TRACCIATI

Si applicano le norme di sicurezza dettate dalla FIA e dalla CSAI.

L'omologazione del tracciato è di tipo nazionale e viene effettuata da un tecnico incaricato dalla S/Commissione Ricerca e Sviluppo.

A codesta, l'organizzatore deve fare richiesta almeno un mese prima della gara, inviando una planimetria dettagliata ed in scala almeno 1:1000, dove siano riportati tutti gli apprestamenti di sicurezza previsti dalla normativa in vigore.

Qualora il tracciato fosse stato già omologato dalla S/Commissione, occorre allegare alla planimetria una autocertificazione dell'organizzatore, ove sia dichiarata la totale conformità del tracciato rispetto a quello a suo tempo omologato.

5.1 TRACCIATI DELLE GARE E.T. (ad Handicap)

I tracciati delle gare di accelerazione sono rettilinei con larghezza costante pari ad almeno 14 metri (m. 4 per ciascuna corsia, m. 4 distanza minima tra le corsie, m. 1 per lato di banchina laterale minima) e lunghezza pari a 1/8 o 1/4 di miglio.

Sono ammesse pendenze longitudinali fino all'1% e pendenze trasversali fino al 2%, a condizione che il gradiente di pendenza non costituisca turbativa delle condizioni di aderenza dei veicoli in gara.

Nella zona di decelerazione, allo scopo di favorire il rallentamento e la fermata dei mezzi, la pendenza massima ammessa è pari al 5%.

Devono essere previste due corsie di rientro al paddock dal tracciato di gara, della larghezza minima di 2 metri ciascuna, possibilmente su asfalto, separate con barriere dal tracciato di gara (guard-rail, newjersey o simili) ed esterne a quest'ultimo; ove questo non fosse possibile, il rientro può essere effettuato lungo lo stesso tracciato, previa la sospensione della gara per tutta la durata della fase di rientro, sotto la responsabilità del Direttore di Gara.

5.1.1 Spazi di decelerazione e di rispetto

Devono essere previsti, liberi da ogni ostacolo:

a) almeno 10 metri prima della linea di partenza;
b) se le vetture ammesse sono delle sole classi A/2, A/3, A/4 almeno 120 o 250 metri (rispettivamente su 1/8 ed 1/4 di miglio) dopo la linea d'arrivo, destinati alla decelerazione;
c) se sono ammesse anche vetture delle classi B, le distanze destinate alla decelerazione saranno almeno di 200 metri e 400 metri rispettivamente su 1/8 ed 1/4 di miglio.

Questi spazi devono possedere le stesse caratteristiche del tracciato di gara.

Per almeno ulteriori 50 metri al termine del tracciato di decelerazione, non sono ammessi ostacoli (muri e simili) ed è vietata la presenza di qualsiasi tipo di veicolo, ivi compreso lo stazionamento delle vetture che abbiano terminato la prova.

5.1.2 Delimitazione degli spazi nella zona di allineamento e partenza

Nella zona di allineamento e partenza devono essere tracciate tre linee bianche o gialle perfettamente parallele: la distanza tra le linee è misurata al centro esatto della linea; si raccomanda che la linea tracciata non superi lo spazio occupato dalle cellule e relativi riflettori.

La distanza della linea di pre-staging dalla linea di partenza è di cm. 40,6; la distanza della linea di staging dalla linea di partenza è di cm. 17,8.

Si raccomanda che la linea di partenza sia tracciata con vernice resistente all'attrito o venga ridefinita in caso le partenza abbiano potuto sbiadirla in modo tale da non poter essere più visibile ai Conduttori.

Il semaforo multiluci deve essere sistemato al centro esatto della pista, sulla linea longitudinale che divide le due corsie, all'esatta distanza di venti piedi (metri 6,096) dalla linea di partenza.

5.1.3 Sicurezza del pubblico

Il pubblico deve essere sempre confinato a debita distanza dal tracciato di gara.

Può essere ammesso dietro la linea di partenza e, dopo tale linea, in aree transennate che - dalla partenza - divergano con andamento rettilineo per una lunghezza di almeno 200 metri, con un angolo di almeno 20° rispetto all'asse longitudinale del tracciato di gara.

Nel punto più vicino alla linea di partenza, la distanza del pubblico deve essere di almeno 20 metri dal margine esterno della banchina; nel punto più lontano dalla linea di partenza, la distanza deve essere di almeno 60 metri dal margine esterno della banchina.

Il pubblico non è in ogni caso ammesso nella parte eccedente i 200 metri del percorso di gara e nel tratto di decelerazione successivo al traguardo di arrivo.

Ove queste distanze fossero ritenute - in sede di omologazione - sufficienti a garantire la sicurezza del pubblico, non è richiesta l'installazione di barriere particolari di protezione.

5.2 TRACCIATI DELLE GARE HEAD UP (Accelerazione Pura)

5.2.1 Pit area

La zona riservata ai Concorrenti deve essere dotata di entrata sorvegliata, indipendente da quella di accesso agli Spettatori.

La pit area deve essere dotata di impianto di diffusione sonora in modo che i Concorrenti possano chiaramente ricevere gli annunci e le chiamate autorizzati o richiesti specificamente dal Direttore di Gara e/o dallo Starter (quando questi sia altra persona).

La pit area deve essere dotata di una bilancia in grado di rilevare la massa del veicolo nelle condizioni dettate dal Regolamento.

5.2.2 Corsie di Immissione in pista.

Detto percorso deve essere chiaramente delimitato a cura dell'Organizzatore, deve essere sorvegliato da apposito personale dell'Organizzazione e non può essere occupato, attraversato o usato dagli Spettatori quando sia in corso di svolgimento qualsiasi fase della competizione.

5.2.3 Delimitazione degli spazi nella zona di allineamento e partenza

Nella zona di allineamento e partenza devono essere tracciate tre linee bianche o gialle perfettamente parallele: la distanza tra le linee è misurata al centro esatto della linea; si raccomanda che la linea tracciata non superi lo spazio occupato dalle cellule e relativi riflettori.

La distanza della linea di pre-staging dalla linea di partenza è di cm. 40,6; la distanza della linea di staging dalla linea di partenza è di cm. 17,8.

Si raccomanda che la linea di partenza sia tracciata con vernice resistente all'attrito o venga ridefinita in caso le partenza abbiano potuto sbiadirla in modo tale da non poter essere più visibile ai Conduttori.

Il semaforo multiluci deve essere sistemato al centro esatto della pista, sulla linea longitudinale che divide le due corsie, all'esatta distanza di venti piedi (metri 6,096) dalla linea di partenza.

5.2.4 Dimensioni della Pista.

Le dimensioni della pista devono tenere conto di tre parametri fondamentali: lunghezza minima, larghezza minima di ogni corsia, pendenza sull'orizzontale.

La lunghezza minima della pista è, a sua volta, dipendente dalla lunghezza della base misurata che può essere di 1/8 di miglio, pari a m. 201,168 o di 1/4 di miglio pari a m. 402,336.

Alla base misurata deve essere aggiunta la zona di burnout ed allineamento, prima della linea di partenza, e la zona di decelerazione dopo la linea di arrivo.

5.2.4.1 Tratta di allineamento e tratta di decelerazione

La tratta di allineamento precede la linea di partenza e dovrà avere una lunghezza minima di metri 25,00; la tratta di decelerazione successiva alla linea di arrivo dovrà avere una lunghezza minima di metri 400,00 nel caso di pista per 1/8 di miglio, di metri 800,00 nel caso di pista per 1/4 di miglio.

In entrambi i casi è raccomandato che il tratto di decelerazione termini in una zona sabbiosa od in un tratto ghiaioso, che ha lo scopo di fermare i veicoli che non fossero, per qualsiasi ragione, riusciti a fermarsi nella zona di decelerazione.

5.2.4.2 Larghezza minima

Ciascuna delle due corsie non può, in nessun caso, avere una larghezza minore di metri 4,50; è raccomandato che, qualora la pista preveda la distanza del 1/4 di miglio, ciascuna delle due corsie sia larga almeno metri 6,00.

Ciascuna corsia deve essere affiancate da spazi di sicurezza larghi almeno quanto ognuna di esse, assolutamente privi di ostacoli fissi e categoricamente interdetti al pubblico. Questi spazi di sicurezza laterali devono essere allo stesso livello di quello delle corsie contigue della pista.

5.2.4.3 Pendenza longitudinale e trasversale

La pendenza lungo l'asse longitudinale della pista fra la linea di partenza e quella di arrivo non può superare l' 1%.

Nella zona di decelerazione, allo scopo di favorire il rallentamento e la fermata dei mezzi, la pendenza massima ammessa è pari al 5%.

La pendenza trasversale della pista, dal bordo esterno della corsia di sinistra al bordo opposto della corsia di destra, deve essere nulla (piano assolutamente orizzontale).

5.2.4.4 Percorso di ritorno alla zona di servizio

È raccomandata, in tutte le piste, la predisposizione di un percorso (parallelo od alternativo alla pista stessa), della larghezza minima di m. 4,00, che consenta ai veicoli che hanno terminato ogni prova, di rientrare nella zona di servizio; in caso di impossibilità strutturale (ad esempio, utilizzo di strada temporaneamente chiusa al traffico) è raccomandato che sia previsto, al termine della tratta di decelerazione, un luogo di raggruppamento (piazzale, parcheggio) controllato da almeno un Commissario, ove i veicoli rimangano in regime di Parco Chiuso per il successivo rientro nella pit area riservata ai concorrenti.

5.2.4.5 Zona di burn-out

Ogni pista deve prevedere nella zona di burnout ed allineamento apposita fornitura di energia elettrica per l'alimentazione del sistema di partenza e cronometraggio.

Deve essere inoltre previsto l'approvvigionamento d'acqua, nel caso siano ammessi veicoli autorizzati per Regolamento ad effettuare il burnout.

Nella zona di allineamento deve essere prevista un'area di parcheggio riservato ai mezzi di soccorso (Ambulanza, Vigili del Fuoco), ai mezzi preposti all'ordine pubblico (Polizia di Stato, Municipale o Carabinieri), e ad un carro-attrezzi.

5.2.5 Collocazione e protezione del pubblico

Agli spettatori deve essere riservato apposito spazio che consenta di assistere alle varie fasi della gara in condizioni di assoluta sicurezza; agli spettatori deve essere categoricamente impedito l'accesso alla zona di burnout ed allineamento, alla pista, alla zona di decelerazione, alla corsia di rientro.

Si applicano le norme previste per i tracciati delle gare E.T.(ad handicap).

Nel caso di impianti permanenti od in presenza di spazi sufficientemente ampi, la CSAI potrà consentire l'accesso alla pit area riservata ai concorrenti, secondo le modalità e nei tempi stabiliti dall' Organizzatore di concerto con il Direttore di Gara.

L'accesso degli spettatori alla pit area potrà essere revocato per motivi di sicurezza, in via provvisoria o per tutta la durata della competizione, ad insindacabile giudizio del Direttore di Gara, anche su richiesta motivata dell'Organizzatore.

5.3 NORME COMUNI

5.3.1 Sicurezza del personale addetto

Gli Ufficiali di gara ed il personale di servizio sono ammessi entro gli spazi proibiti al pubblico, ma non devono stazionare fra la linea di partenza e gli 80 metri successivi alla linea di arrivo.

5.3.2 Ulteriori apprestamenti di sicurezza obbligatori

È obbligatoria la presenza di:
- 1 carro attrezzi
- 1 mezzo veloce antincendio
- gli apprestamenti antincendio sulla linea di partenza e su quella di arrivo devono essere predisposti in conformità con le disposizioni dell'art. 8 Appendice H Regolamento FIA.

Deve essere prevista un'area coperta ed attrezzata per la direzione gara, la segreteria e le verifiche sportive, nonché un'adeguata area per le verifiche tecniche ante-gara.

5.3.3 Apprestamenti sanitari

Si applica la N.S. 6 dell'Annuario CSAI.

6. RILEVAMENTO DEI TEMPI

Può essere utilizzato solo il semaforo chiamato "Christmas Tree" (Albero di Natale) prescritto dal regolamento FIA.

Esso comporta una serie verticale di luci, in grado di mostrare ad ogni pilota il conto alla rovescia visivo e di rilevare con precisione al millesimo di secondo tutti i movimenti del veicolo schierato, a partire dall'inizio della procedura di partenza.

6.1 RILEVAMENTO TEMPI DELLE GARE E.T. (ad Handicap)

Il transito sul traguardo può essere rilevato con fotocellule e la precisione del sistema deve essere almeno al centesimo di secondo.

Nel caso di effettuazione della fase Quick Eight (vedi art. 8.1.4), il transito sul traguardo deve poter essere rilevato con precisione al millesimo di secondo.

I parametri temporali discriminanti, per ogni corsa, sono: il tempo di reazione (R/T), il tempo trascorso (E.T.).

Il tempo di reazione (R/T) è definito come l'intervallo di tempo impiegato dal veicolo per percorrere lo spazio compreso fra la linea di staging e quella di partenza.

Il tempo trascorso (E.T.) è definito come l'intervallo di tempo impiegato dal veicolo per percorrere lo spazio compreso fra la linea di partenza e quella di arrivo.

Può essere rilevata, inoltre, ed a scopo informativo e/o spettacolare, la velocità di uscita dalla base cronometrata. Tale velocità viene rilevata prima della linea di fine base, alla distanza di 66 piedi (corrispondenti a m. 20,117), dove deve essere tracciata una linea trasversale al senso di marcia.

Le distanze sono sempre definite al centro esatto di ogni linea tracciata sulla pista, in direzione parallela all'asse longitudinale della pista.

6.2 RILEVAMENTO TEMPI NELLE GARE HEAD UP (Accelerazione Pura)

Il rilevamento dei tempi viene effettuato al millesimo di secondo.

7. BREAK-OUT

7.1 Nelle gare E.T. (ad handicap), se un pilota scende sotto al suo Tempo Dichiarato ("dial-in") predeterminato, si verifica lo "Sforamento" ("break-out"), che è una ragione di esclusione.

Se entrambi i veicoli di una tornata percorrono il tracciato di gara con un tempo inferiore al proprio Tempo Dichiarato, la vittoria andrà al pilota il cui break-out sarà stato minore.

Il break-out per partenza anticipata produce comunque l'effetto dell'esclusione immediata dalla gara.

7.2 Nelle gare Head-Up (accelerazione pura) viene considerato il solo break-out per partenza anticipata, che produce l'effetto dell'esclusione immediata dalla gara.

8. SVOLGIMENTO DELLE GARE

8.1 SVOLGIMENTO DELLE GARE E.T. (ad Handicap)

8.1.1 Prove libere ed ufficiali

Si dovranno svolgere in almeno due sessioni successive; nel corso di esse i Concorrenti "misureranno se stessi" sulla distanza ed al termine dichiareranno, al centesimo di secondo, il tempo di percorrenza che si impegnano a ripetere in gara (il loro E.T.=Elapsed Time).

Al termine della dichiarazione degli E.T., gli Ufficiali di Gara raggrupperanno gli E.T. dichiarati in intervalli di ampiezza pari ad un secondo ciascuno.

All'interno di questi intervalli, gli Ufficiali di Gara sorteggeranno gli accoppiamenti eliminatori (stilando una tabella detta Ladder) fra i conduttori che proseguiranno la gara ad eliminazione diretta.

Il criterio di qualifica cambia a seconda della tipologia di gara; esistono due tipologie: Bracket e per Indici. Bracket: la gara viene condotta sulla base dei tempi dichiarati dai concorrenti al centesimo di secondo. Il criterio di qualifica si basa sullo scostamento del tempo effettivo da quello dichiarato.

Indici: la gara viene condotta sulla base dei limiti minimi di tempo (indici) prestabiliti per ogni classe. I concorrenti si iscrivono nella classe che ritengono più consona alle proprie prestazioni.

Il criterio di qualifica si basa sul tempo di reazione al segnale di VIA generato dal semaforo.

8.1.2 Fasi eliminatorie e finale

In gara, ciascun conduttore deve percorrere il tracciato nell'E.T. dichiarato: chi anticipa la partenza, fa Break Out e viene eliminato; se entrambi gli sfidanti fanno Break Out rispetto all'E.T. dichiarato, viene eliminato chi dei due ha registrato lo scarto maggiore.

Il ritardo rispetto all'ET è il dato che fa classifica. In caso di medesimo ritardo rispetto all'E.T., discriminante è il tempo di reazione.

Al termine della fase eliminatoria, si passa alle fasi successive (ad eliminazione diretta), nelle quali vengono messi a confronto il conduttore migliore con il peggiore della fase precedente e così via.

8.1.3 Classifiche finali

La classifica finale viene stilata in ordine decrescente per numero di passaggi vinti. Per risolvere i casi di ex aequo, verrà utilizzato il tempo di reazione alla partenza.

Vengono classificate per prime le vetture che hanno disputato l'incontro finale, a seguire le vetture che hanno disputato le semifinali, poi quelle che hanno disputato i quarti di finale, e così via.

8.1.4 Quick Eight

Al termine delle gare E.T., qualora l'Organizzatore abbia ottenuto l'autorizzazione della S/Commissione Ricerca e Sviluppo (che sarà subordinata ad una specifica omologazione del tracciato prescelto), può essere effettuata una gara di accelerazione pura (Head Up) tra le prime otto vetture della classifica assoluta.

Questa gara, che si chiama Quick Eight (Q.8), vedrà 8 conduttori accoppiati secondo il criterio basato sull'E.T.: il primo con l'ultimo, il secondo con il penultimo, ecc.

Le eliminatorie verranno effettuate "testa a testa" senza handicap, né break out all'arrivo; ma mantenendo valide tutte le altre penalità (con particolare riguardo alla partenza anticipata). Passa il turno chi per primo taglia il traguardo.

Indipendentemente dal tempo impiegato, il vincitore assoluto risulterà colui che avrà tagliato per primo il traguardo nella finale.

Per partecipare alla Q.8 la vettura dovrà trovarsi nella stessa configurazione delle verifiche tecniche ante-gara ed il pilota dovrà essere in possesso della licenza CSAI di conduttore almeno di categoria "C" nazionale.

Il tempo di arrivo verrà rilevato al Millesimo di secondo.

8.2. SVOLGIMENTO DELLE GARE HEAD-UP (Accelerazione Pura)

8.2.1 Pit Area.

Nella pit area non vige il "regime di parco chiuso"; in questa area, i Commissari effettuano le verifiche tecniche; durante lo svolgimento di queste ultime, è ammessa la presenza del Conduttore e del solo personale al suo servizio, di ogni atto del quale il Concorrente è personalmente responsabile.

8.2.2 Immissione in pista.

Dopo la chiamata del Direttore di Gara o dello Starter i Conduttori sono tenuti ad imboccare il percorso che dalla pit area porta alla zona di burnout e allineamento.

Il Direttore di Gara e/o lo Starter avranno cura di far ripetere la chiamata ai Concorrenti, notificando il tempo entro il quale la mancata presentazione verrà considerata quale "rifiuto" con conseguente eliminazione da ogni successiva fase di Gara.

8.2.3 Burnout.

Il "burnout" è la fase di riscaldamento dei pneumatici montati sulle ruote motrici.

Il burnout si effettua facendo brevemente "sgommare" le motrici affinché la mescola raggiunga la temperatura ottimale per poter assicurare la miglior trazione possibile.

Il burnout può prevedere una fase di pulitura dei pneumatici che deve avvenire in una pozza ricoperta da un sottile velo d'acqua (se esiste un avallamento predisposto, profondo un paio di centimetri): detta pratica assume il nome di "wet-burnout" o "riscaldamento bagnato" ed ha lo scopo di pulire, da eventuali impurità raccolte nel tragitto tra pit area e zona di staging, le gomme a mescola morbida.

La fase successiva è rappresentata dal “dry-burnout” o burnout vero e proprio che deve avvenire sulla pavimentazione asciutta.

Le fasi del burnout devono essere chiaramente indicate e specificate nel Regolamento Particolare della Manifestazione con esplicito riferimento alle Classi di veicoli cui tale procedura è consentita.

Il burnout è, comunque ed in ogni caso, consentito esclusivamente a veicoli le cui motrici siano dotate di pneumatici “slicks” od a mescola morbida, privi di battistrada, da usare esclusivamente durante la Manifestazione.

Il burnout può essere effettuato con l’assistenza di una sola persona, appositamente designata all’atto dell’iscrizione, alla quale è vietato categoricamente, pena la squalifica del pilota, toccare, trattenere o spingere il veicolo. Tale persona può essere autorizzata esplicitamente dal Direttore di Gara e/o dallo Starter ad interventi sul veicolo solo ed esclusivamente in caso dello spegnimento del motore: nella fattispecie, seguendo le indicazioni fornite dal Direttore di Gara e/o dallo Starter il veicolo potrà essere invitato a presentarsi successivamente, perdendo in tutti i casi i diritti di scelta della corsia eventualmente acquisiti.

8.2.4 Scelta della corsia.

La scelta della corsia di destra o di sinistra è facoltà del Conduttore ad ogni tornata: è riservata esclusivamente a colui (colei) il quale (la quale) abbia fatto registrare il tempo migliore, rispetto all’avversario, nella fase precedente di Competizione.

Durante le Prove Libere le corsie sono assegnate, ad insindacabile giudizio del Direttore di gara e/o Starter, d’autorità o mediante il “lancio della monetina”: se l’apparato elettronico di rilevazione delle partenze e dei tempi lo consente, le corsie verranno assegnate dal programma di casualità (“random”) installato. Rimane diritto del Conduttore, durante le Prove Libere, effettuare almeno una tornata su ognuna delle due corsie.

8.2.5 Allineamento.

Terminata la eventuale fase di burnout, e, comunque ed in ogni caso, seguendo le indicazioni del Direttore di Gara o dello Starter o di Commissario a ciò incaricato, i Conduttori si devono presentare alla fase di allineamento, nelle immediate vicinanze del Christmas Tree: il Conduttore deve essere solo a bordo, con gli indumenti prescritti dalle norme di sicurezza già indossati e le cinture di sicurezza allacciate.

Il veicolo che si presenta alla partenza deve chiaramente ed inequivocabilmente riportare il numero di gara ed un simbolo, contrassegno od adesivo che certifichi l’avvenuta Verifica Tecnica con esito positivo.

il Direttore di Gara o lo Starter, in mancanza di questi elementi, possono invitare il Conduttore ad abbandonare la zona di staging: il veicolo verrà escluso dalla competizione per rifiuto tecnico.

È vietato a qualsiasi membro del team del Conduttore, in mancanza di specifica autorizzazione del Direttore di gara, il superamento della zona di burnout: un Commissario sarà incaricato di indicare chiaramente il limite di accesso a tutti i membri del team.

Tale limite si può ragionevolmente individuare al termine delle corsie di immissione in pista.

Il Conduttore deve allineare le ruote anteriori del veicolo tra le linee di pre staging e staging seguendo l’invito dello Starter, aiutandosi con l’osservazione delle due luci bianche poste in cima al Christmas Tree e/o mediante l’osservazione delle parabole dei riflettori delle cellule fotoelettriche.

La fase di allineamento non può prevedere alcun aiuto esterno, salvo quello eventualmente fornito dallo Starter o suo Assistente, e deve avvenire entro un ragionevole periodo di tempo, comunque quantificabile in un massimo di trenta secondi.

L’allineamento è considerato compiuto e corretto quando entrambe le luci di pre staging e staging sono accese per tutte e due le corsie.

8.2.6 Partenza.

Il segnale di partenza, caratterizzato dall’accensione della luce verde sul Christmas Tree,

avviene soltanto quando, a insindacabile giudizio dello Starter, entrambi i Concorrenti sono correttamente allineati.

L’accensione della green light (luce verde) avviene dopo che le amber lights (luci gialle) si sono accese ad intervalli di cinquanta centesimi di secondo l’una dall’altra: dall’accensione della più bassa delle amber lights a quella della green light intercorrono ancora cinquanta centesimi di secondo; dall’accensione della prima amber light alla green light, il Conduttore ha, dunque, un secondo e mezzo di tempo per prepararsi alla partenza.

Nel caso di partenza anticipata rispetto all’accensione della green light, sul Christmas Tree si accende automaticamente (senza l’intervento dello Starter) la red light (luce rossa) che è sempre, in tutti i casi, segnale di esclusione immediata dalla competizione.

Il Conduttore incappato nella red light è comunque autorizzato a percorrere la base misurata (1/8 od 1/4 di miglio) fino alla zona di decelerazione dove si comporterà esattamente come se fosse un pilota qualificato.

Il comportamento scorretto in pista, successivo al caso di red light, può essere sanzionato d'ufficio dal Direttore di gara e sottoposto a ratifica dei Commissari sportivi.

8.2.7 Base misurata e zona di decelerazione.

Durante lo svolgimento della Manifestazione, sul tracciato di gara e nella zona di decelerazione è assolutamente proibito superare le linee di delimitazione delle corsie.

L'accidentale superamento della linea di mezzeria e/o di delimitazione laterale comporta l'esclusione dalla competizione, anche se conseguenza di caso di guasto meccanico.

È altresì proibito percorrere la pista in senso inverso se non specificamente autorizzati dal Direttore di Gara e soltanto nel caso in cui la pista debba essere usata per il rientro dei mezzi che hanno completato la tornata.

La disposizione non si applica, ovviamente, ai mezzi di soccorso (Ambulanze e veicoli dei Vigili del Fuoco o delle Forze di Polizia) in caso sia necessario il loro intervento. In tale ipotesi lo Starter dovrà assolutamente astenersi dall'azionare il Christmas Tree e provvedere immediatamente alla sospensione delle partenze, anche in mancanza di specifica disposizione del Direttore di Gara.

8.2.8 Rientro alla pit area.

Se la pista è dotata di apposita corsia di rientro (“retour road”), il Conduttore, al termine di ogni tornata, deve immediatamente imboccare, salvo diversa segnalazione del Commissario incaricato, la corsia di rientro sulla quale è consentita la velocità massima di 40 (quaranta) chilometri orari: il superamento del limite di velocità sulla retour road, può essere sanzionato dal Direttore di Gara fino alla esclusione dalla manifestazione, nel caso di guida pericolosa. Per le sanzioni comminate in questo specifico caso, non è prevista la possibilità di appello.

Laddove il campo di gara non contenga la retour road, dovrà essere chiaramente indicato, nel Regolamento Particolare della Manifestazione, il percorso alternativo da seguire per raggiungere la pit area od il sito nel quale i Concorrenti sono autorizzati a sostare in attesa delle indicazioni del Direttore di Gara.

Nel sito di raggruppamento e lungo il percorso alternativo, le vetture sono sempre considerate in “regime di Parco Chiuso” con la proibizione assoluta di qualunque intervento su qualsiasi elemento interno od esterno del veicolo.

Eventuali situazioni particolari (spegnimento del motore o guasti meccanici intervenuti dopo il completamento della tornata) devono immediatamente essere segnalate al Direttore di Gara mediante un drappo bianco agitato, o la mano di taglio all'altezza della gola, o comunicazione verbale del pilota o di un membro del team. Il Direttore di Gara provvederà a disporre gli interventi più opportuni e/o le comunicazioni del caso ai Commissari ed ai Cronometristi.

8.2.9 Prove libere

Deve essere prevista la possibilità di provare le Procedure di Gara e di familiarizzare con il sistema di partenza basato sul semaforo multiluci.

Allo scopo l'Organizzatore dovrà prevedere tornate di prova che non potranno essere inferiori ad un minimo di tre per ogni pilota iscritto, accettato e verificato.

Durante lo svolgimento delle prove libere il Conduttore deve avere la possibilità di effettuare almeno una tornata su ciascuna delle due corsie della pista.

Al termine delle tornate di Prove Libere dovrà essere calcolata la media aritmetica dei tempi fatti registrare da ogni singolo conduttore: tale media (e non il miglior tempo od il peggiore) varrà per la compilazione dell'elenco delle migliori medie dei tempi fatti registrare da tutti i Conduttori che abbiano effettuato le prove libere prescritte.

Da tale elenco viene estratto il “campo dei qualificati” alla fase eliminatoria, come descritto nel paragrafo 7.5.

Gli abbinamenti per le partenze durante le prove libere saranno casuali (lancio della monetina o software di abbinamento “random”).

8.2.10 Partenze singole.

Qualora il campo di iscritti, qualificati o semifinalisti sia composto da un numero dispari di Concorrenti, una tornata dovrà essere disputata da un solo concorrente, il quale la effettuerà “in solitario”.

Tutte le disposizioni relative alle Procedure di Gara ed ogni altra disposizione regolamentare rimangono in vigore, ivi compresa la red light in caso di partenza anticipata, l'esclusione in caso di sconfinamento della corsia e le norme da rispettare per il rientro alla pit area.

8.2.11 Handicap.

“Handicap” è l'abbuono espresso in secondi e centesimi di secondo di cui gode il pilota che viene abbinato in partenza ad un avversario che abbia realizzato tempi inferiori nelle fasi precedenti alla gara.

In particolare, l'handicap può dover essere applicato alle Eliminatorie, nel caso di ristretto numero di partenti.

In tal caso, esso sarà calcolato sulla base della media dei tempi fatti registrare da ciascun conduttore nelle Prove libere.

Ad esempio: si dia il caso di due concorrenti, l'uno denominato "A" alla guida di utilitaria di 1.000 cc. e l'altro denominato "B" alla guida di vettura con cilindrata di 1.600 cc.

Ipotizzando i seguenti tempi, ossia la somma del tempo di reazione (R/T) al verde e del tempo impiegato a percorrere la distanza regolamentare (E.T.), fatti registrare nelle Prove Libere:

Conduttore"A": 20".10 ; 19".95 ; 19". 70.

La media aritmetica dei tempi risulta essere 19".92 (arrotondata per eccesso).

Conduttore "B": 18".05 ; 17".65 ; 17".45.

La media aritmetica dei tempi risulta essere 17".72 (arrotondata per eccesso).

La differenza tra le due medie è: 19".92 - 17".72 = 2".20 (due secondi e venti centesimi).

Tale misura rappresenta l'abbuono (handicap) da concedere al pilota "A" nel caso sia opposto in una tornata qualsiasi al Concorrente "B".

L'abbuono sarà imputato tramite apposito software per ottenere l'accensione sfalsata sulle due corsie, oppure calcolato sottraendolo al tempo reale fatto registrare dal concorrente "A", in caso non sia fruibile l'applicazione automatica tramite software.

Nel corso di Semifinali e Finali è facoltà del Conduttore avvalersi della possibilità di "dichiarare" il tempo ("to dial"): detto tempo, espresso in secondi e centesimi di secondo non potrà, in nessun caso, essere inferiore al tempo più basso fatto registrare dal pilota, durante una qualsiasi fase della competizione, ivi comprese le Prove Libere.

La "dichiarazione" deve essere chiaramente visibile allo Starter e/o suo eventuale Assistente, e deve essere esclusivamente riportata sul parabrezza della vettura: possono essere usate vernici ("bianco di Spagna") o cartelli fissati in modo che non possano assolutamente spostarsi durante tutte le fasi della competizione. La dichiarazione deve anche essere visibile o comunicata (mediante l'impianto di diffusione sonora o segnalazione visiva) al Conduttore che è opposto, sull'altra corsia, dal pilota che si avvale della facoltà. La dichiarazione non deve in alcun modo ostacolare la visuale del Conduttore.

In nessun caso, quando i piloti si avvalgano della facoltà di dichiarare il tempo, il tempo registrato durante la specifica tornata può essere inferiore al tempo dichiarato: l'eventualità è chiamata "breakout" e comporta la squalifica immediata.

Nel caso entrambi i Conduttori incorrano nel "breakout" viene dichiarato vincitore colui il quale ha il minor margine di errore rispetto al tempo dichiarato, qualsiasi esso sia.

Il Regolamento Particolare della Manifestazione deve riportare con chiarezza la possibilità di applicazione degli handicaps, quando previsti, e/o la opportunità di dichiarare i tempi. È facoltà dell'Organizzatore, purché ciò risulti inequivocabilmente nel Regolamento Particolare, limitare l'applicazione degli handicaps a ben determinate Classi, a particolari fasi (es. solo le Finali) della Manifestazione; è altresì facoltà dell'Organizzatore condizionare l'applicazione degli handicaps e/o delle dichiarazioni, al raggiungimento di un numero minimo o massimo di Coduttori che risultino iscritti prima dell'apertura delle Prove Libere.

La scelta effettuata dall'Organizzatore nell'applicazione degli handicaps o delle dichiarazioni dei tempi dovranno preventivamente essere accettate dagli incaricati del cronometraggio; tale accettazione deve essere comunicata alla C.S.A.I. congiuntamente alla dichiarazione di conformità dell'eventuale apparato elettronico di rilevazione e registrazione dei tempi, all'atto della presentazione del Regolamento Particolare della Manifestazione.

8.2.12 Eliminatorie.

La competizione ha inizio con la fase eliminatoria. Essa è un torneo ad eliminazione tra un dato gruppo di piloti iscritti in ogni Classe.

Alle fasi Eliminatorie sono ammessi soltanto i Conduttori compresi nel "campo dei qualificati" stilato alla fine delle Prove Libere.

Sono ammessi alle Eliminatorie un massimo di trentadue concorrenti, oppure sedici concorrenti, oppure otto concorrenti per ogni classe.

Le Eliminatorie prevedono che il Conduttore primo classificato sia abbinato all'ultimo classificato in una tornata; il Conduttore secondo Classificato sarà abbinato al penultimo nella tornata successiva; il Conduttore terzo classificato opposto al terzultimo, e così via.

Alla fase successiva risulteranno ammessi i vincitori di ciascun confronto diretto.

8.2.13 Semifinali e Finali.

Applicando il medesimo metodo descritto per le Eliminatorie, il numero di concorrenti si dimezzerà ad ogni fase successiva.

Saranno rigorosamente rispettate le Procedure riguardanti la scelta della corsia e degli abbinamenti per ogni tornata.

Le Finali hanno termine quando si avranno soltanto due piloti qualificati per il Final Run.

8.2.14 Final Run.
È la tornata, durante lo svolgimento della quale verrà proclamato il “Top Eliminator” di Classe; essa si svolge quando sono rimasti solo due Concorrenti.

8.3 NORME COMUNI

8.3.1 Interruzione della gara
Verrà considerata conclusa la gara qualora venga raggiunto almeno il completamento di tutte le fasi eliminatorie; in questo caso verranno considerate valide le classifiche fin lì redatte.

Verrà considerata invece nulla la gara (e quindi da ripetere) qualora venga interrotta prima del completamento delle fasi eliminatorie.

8.3.2 Numeri di gara
Deve essere aggiunta, al numero di gara, una sigla diversa corrispondente ad ogni diversa classe, dopo che sia stata definita la suddivisione delle classi.

8.3.3 Reclami/appelli
Si applicano le norme del Regolamento Nazionale Sportivo.

Non sono però ammessi reclami di natura tecnica; pertanto non devono essere previsti né il “parco chiuso”, né le verifiche post-gara.

8.3.4 Premi
Devono essere previsti premi d’onore che vanno dichiarati dall’Organizzatore nel Regolamento Particolare di Gara.

9. UFFICIALI DI GARA

9.1 UFFICIALI DI GARA NELLE GARE E.T. (ad Handicap)

Per la gestione di tali gare di accelerazione è necessaria la presenza di:
- un Direttore di Gara
- un Giudice Unico, nominato dalla CSAI e scelto tra gli albi dei Commissari Sportivi Nazionali
- un Commissario Tecnico, nominato dalla CSAI e scelto tra gli albi dei Commissari Tecnici Nazionali
- un Verificatore Sportivo
- un Verificatore Tecnico
- una Segreteria di Manifestazione
- un congruo numero di Commissari di Percorso (albo provinciale)
- Cronometristi dell’Associazione provinciale F.I.Cr. (facoltativi)

9.2 UFFICIALI DI GARA NELLE GARE HEAD UP (Accelerazione Pura)

Per la gestione di tal gare vige quanto detto nell’art. 9.1 con l’eccezione del Giudice Unico che verrà sostituito dal Collegio dei Commissari Sportivi nominati dalla CSAI.

10. CALENDARIO

Il calendario Nazionale deve prevedere un intervallo di tempo minimo tra due gare di accelerazione pari a 14 giorni.

11. REGOLAMENTO PARTICOLARE DI GARA

La S/Commissione Ricerca e Sviluppo della CSAI predispone due diversi Regolamenti Particolari standard per le gare di accelerazione e curerà l’approvazione dello stesso.

Eventuali modifiche proposte dall’Organizzatore a tale Regolamento standard possono essere approvate dalla S/C Ricerca e Sviluppo della CSAI, a suo insindacabile giudizio.

Gli Organizzatori interessati a tali manifestazioni dovranno fare richiesta del modello standard di Regolamento Particolare di Gara alla Segreteria della S/Commissione Ricerca e Sviluppo - Via Solferino, 32 - 00185 Roma (tel. 06-4998.2859, fax 06-494.0961) o scaricarlo dal sito web CSAI www.csai.aci.it.

12. STAMPA E CONSERVAZIONE DEI DATI

Gli Organizzatori i cui apparecchi elettronici di rilevamento dei tempi e delle velocità lo consentono, sono invitati a trasmettere alla Sottocommissione Ricerca e Sviluppo della C.S.A.I. copia della documentazione raccolta.

Essa sarà utile, come base statistica, alla futura adozione e regolamentazione di “indexes” da applicare alla regolamentazione della Gara di Accelerazione per vetture di produzione nazionale ed europea.

CAP. IV

RACING START
REGOLAMENTO SPORTIVO C.S.A.I. GRUPPO VETTURE "RACING START"

PREMESSA

L'obiettivo che tale formula si prefigge è quello di consentire un approccio facilitato sia dal punto di vista sportivo che tecnico al mondo dell'automobilismo agonistico, utilizzando le vetture di "ogni giorno". A tal proposito è stata scelta la cilindrata massima di 2000 cc., individuando modelli di vetture di grande produzione con concessioni tecniche molto limitate (vedi regolamento tecnico).

La Racing Start è stata ideata quale nuovo gruppo di vetture che può partecipare alle seguenti specialità:

- Rally Ronde e Rally Nazionali (compresi quelli valevoli per la Coppa Italia)
- Gare di velocità in salita
- Gare di velocità in circuito
- Slalom
- Formula Challenge
- Gare sperimentali (velocità sui mini impianti ed accelerazione)

Nello spirito propedeutico dell'iniziativa, sono previste le seguenti Coppe CSAI: velocità in salita, velocità in circuito, rally. I partecipanti potranno comunque ottenere punteggi per i Campionati Regionali.

1a SEZIONE

Art. 1 - Concorrenti/Conduttori:

Sono ammessi tutti i titolari di licenza CSAI:

- Concorrente persona fisica
- Conduttore "Internazionale C/R"
- Conduttore "C Nazionale"
- Concorrente/Conduttore "Nazionale D"

Possono partecipare solo i conduttori che non siano mai stati inseriti negli elenchi dei piloti prioritari rallies di qualsiasi grado negli ultimi 10 anni.

Art. 2 - Vetture ammesse:

Sono ammesse vetture di cilindrata non superiore a 2000 cc anche non targate ma con numero di telaio impresso in origine dalla Casa cotruttrice, che fossero regolarmente commercializzate dal 1985 in poi. Non sono ammesse in nessun caso vetture che, anche se ancora in commercio dopo il 1985, siano attualmente inserite tra le autostoriche.

Art. 3 - Iscrizioni alle gare:

I Concorrenti dovranno attenersi alle modalità di iscrizione specificate sull'Annuario CSAI e sui regolamenti particolari di gara delle relative manifestazioni.

Art. 4 - Tasse di iscrizione alle gare:

L'ammontare delle tasse d'iscrizione è indicato nella N.S. 2.

Art. 5 - Obblighi generali:

5.1 - Norme regolamentari

I Concorrenti/Conduttori partecipanti alla "Racing Start" dovranno rispettare scrupolosamente le norme relative alle specialità di appartenenza.

5.2 - Documenti

Essi dovranno obbligatoriamente possedere ed esibire i seguenti documenti:

- patente di guida in corso di validità
- licenza CSAI di concorrente/conduttore

- certificato medico di idoneità agonistica
- tessera di socio ACI
- passaporto tecnico
- manuale d’officina.

Gli stessi dovranno essere presentati alle verifiche sportive e tecniche ante gara e ad ogni richiesta degli Ufficiali di Gara, durante il corso della manifestazione.

5.3 - Rifornimento di carburante

Per il riferimento di carburante si applicano le disposizioni previste nei regolamenti dei settori di attività alle cui gare le vetture Racing Start partecipano.

Art. 6 - Ordine di partenza:

- Rally: dopo la classe N0.
- Velocità in salita e slalom: prima del Gruppo N.
- Velocità in circuito e Formula Challenge: a discrezione del Direttore di Gara preferibilmente dopo il Gruppo N.

I partecipanti avranno a disposizione due turni di prova, nelle gare in cui sono previsti.

Il pilota partecipante al Gr. Racing.Start deve essere inserita anche nella classifca assoluta di gara (Salvo diverse indicazioni nella ns di riferimento.

Art. 7 - Reclami ed appelli:

Sono ammessi reclami di carattere tecnico; i controlli tecnici sulle vetture verranno eseguiti d’ufficio o su reclamo del concorrente.

Art. 8 - Classifiche:

In ogni manifestazione verranno stilate classifiche di classe (benzina fino a 1150,da 1151 a 1400, da 1401 a 1600, da 1601 a 2000; ed inoltre diesel fino a 1600 e da 1601 a 2000);inoltre verrà estrapolata una classifica UNDER 25 senza distinzione di classe fra tutte le vetture “Racing Start”.

Art. 9 - Premi:

Gli organizzatori dovranno prevedere premi d’onore da assegnare al primo di ogni classe.

I Conduttori devono obbligatoriamente essere presenti alla cerimonia delle premiazioni.

Al termine della stagione sportiva verranno assegnati i seguenti premi: Coppa CSAI velocità in circuito, Coppa CSAI velocità in salita, Coppa CSAI Rally, come specificato dalla NS1.

Art. 10 - Normative e modifiche:

I riferimenti normativi richiamati nel presente regolamento sono consultabili nelle pubblicazioni FIA e CSAI o nei siti Internet www.fia.com e www.csai.aci.it

Le eventuali modifiche ed integrazioni al Regolamento Sportivo e Tecnico saranno pubblicate sul Notiziario CSAI e nel sito Internet della CSAI.

REGOLAMENTO TECNICO C.S.A.I. GRUPPO VETTURE "RACING START"

2a SEZIONE

Art. 1 - Vetture ammesse

Vetture da Turismo di serie, in commercio dal 1985 in poi (fanno fede le riviste "quattroruote" ed "auto" che sarà onère e cura del concorrente possedere sddivise in classi:

Benzina non sovralimentate fino a 2000 cc così suddivise:
- fino a 1150
- da 1151 a 1400
- da 1401 a 1600
- da 1601 a 2000

Diesel (cilindrata geometrica. fino a 2000 cc anche sovralimentate) così suddivise:
- fino a 1600
- da 1601 a 2000

Sono ammesse vetture con due sole ruote motrici, omologate per la normale circolazione con un minimo di 4 posti, che siano state o siano commercializzate dalla Casa Costruttrice.

Per i modelli di vettura non potranno essere utilizzate le versioni con cambio automatico e/o a variazione continua di rapporto.

Art. 2 - Modifiche e aggiunte autorizzate od obbligatorie

2.1. - Tutte le modifiche non espressamente autorizzate sono vietate. (art. 254.4 Allegato J)

Sono consentiti solo i lavori necessari alla normale manutenzione della vettura o alla sostituzione di pezzi deteriorati per usura o per incidente. Al di fuori di queste autorizzazioni, ogni pezzo deteriorato usura o per incidente può essere sostituito soltanto con un pezzo originale identico al pezzo danneggiato. Le vetture saranno identificate dal numero di telaio che servirà come riferimento per determinare il modello di vettura e individuare le parti originali di raffronto.

2.2. - Peso minimo

Il peso minimo delle vetture, in assetto da gara, è quello stabilito dal costruttore, per la vettura in ordine di marcia, nel manuale d'officina, al quale vanno detratti 120 kg.

Se necessario il peso minimo può essere raggiunto con l'aggiunta di zavorra solidamente fissata al pavimento, nella zona normalmente occupata dai piedi dei passeggeri posteriori (art. 252.2.2. Allegato J).

In caso di verifica, in qualunque momento della competizione, il peso reale della vettura, senza persone o bagaglio a bordo e senza alcuna aggiunta di liquidi (fuorché il rabbocco ai livelli minimi del lubrificante, del refrigerante, dei fluidi necessari al funzionamento dei freni e della frizione) o attrezzi, dovrà essere conforme al peso minimo.

2.3. - Motore

Il motore e tutti gli impianti (carburanti, centralina di accensione, iniezione e sonde, captatori, tubazioni, cavi ed impianto elettrico e relativi accessori) devono restare assolutamente di serie.

Sono consentiti i ricambi non originali per la cartuccia del filtro aria, intercambiabile nella scatola originale, le candele d'accensione e le cartucce del filtro olio e carburante.

I filtro olio e carburante.

Solo il software delle centraline di accensione ed iniezione è libero, mentre la scheda elettronica e tutto l'hardware devono rimanere quelli istallati di serie dal costruttore.

È consentita l'aggiunta di un comando supplementare per la messa in funzione dell'elettroventilatore del radiatore di raffreddamento del motore.

Sono autorizzate le paratie antisciacquio nella coppa dell'olio, purché esse non modifichino la struttura meccanica della coppa (è cioè vietata ogni sottrazione di materiale che determini l'indebolimento della resistenza meccanica della coppa o che abbia lo scopo di alleggerirla).

L'impianto dell'aria condizionata, se previsto, può essere smontato o tolto.

2.3.1. - Scarico. Deve restare assolutamente di serie in tutti gli elementi, sono consentiti dei rinforzi aggiuntivi alle parti mobili dei supporti dell'impianto di scarico (ad esempio: fascettatura dei supporti). Per ragioni di sicurezza, può essere montato anche lo scarico ammesso per le vetture di Gr. N (vedi art. 245.6.1 All.J)

2.3.2. - Trasmissione. Deve restare assolutamente di serie in tutti gli elementi, con i rapporti di riduzione e del cambio previsti in origine.

Non sono ammesse vetture nella versione con differenziale autobloccante, anche se fornito dalla casa costruttrice.

2.4. - Sospensione

I bracci, i punti di attacco, il sistema di regolazione, il numero di ammortizzatori e di molle devono restare quelli previsti dal Costruttore. È tuttavia consentita la sostituzione e/o la modifica:

- delle molle
- dei piattelli di appoggio delle molle
- dei silentbloc di fissaggio ed appoggio di molle ed ammortizzatori
- degli ammortizzatori

purché tutti i particolari sostituiti e/o modificati siano intercambiabili con gli originali.

Tutte le sostituzioni e le modifiche suddette, nel rispetto del successivo art.2.4.1 (altezza da terra) potranno condurre ad una variazione degli angoli di Camber del veicolo fino ad un massimo di 4 (quattro) gradi misurati con le ruote direttrici parallele all'asse longitudinale del veicolo, fermo su un piano orizzontale. Tale limite potrà essere raggiunto soltanto con modifiche che siano esplicitamente consentite dal presente regolamento tecnico. In ogni caso, le ruote complete dovranno essere sempre sovrastate dai parafanghi per almeno 2/3 della loro circonferenza più esterna, ossia per un angolo di almeno 240 gradi non necessariamente simmetrico rispetto alla direzione verticale (la verifica va effettuata con il veicolo fermo su un piano orizzontale, con le ruote direttrici allineate all'asse longitudinale del veicolo).

2.4.1. - Altezza da terra (art. 252.2.1. Allegato J). L'altezza da terra minima è di mm. 120; in presenza della protezione inferiore, l'altezza minima è ridotta a mm. 100.

La verifica sarà effettuata con il pilota o l'equipaggio a bordo e senza rimuovere qualsiasi oggetto trasportato a bordo della vettura e presente al momento del controllo.

Il veicolo in movimento dovrà superare senza pervenire al contatto una sagoma parallelepipedo delle dimensioni di mm. 800x98x98, posta sul piano e con il lato di maggior lunghezza orientato in direzione perpendicolare all'asse longitudinale della vettura.

2.4.2. - Ruote e pneumatici. I cerchi delle ruote devono essere quelle previste dalla Casa Costruttrice per il modello di vettura, sia in acciaio che in lega, fornite per la versione base o in optional con le misure riportatenel manuale d'uso e manutenzione.Sono invece ammessi pneumatici racing "da stampo" compatibili con le misure dei cerchi. Tutti i pneumatici non devono sporgere dai parafanghi (v. art. 255.5.4 Allegato J). Lo spessore minimo del battistrada è di mm. 1,6 (art.3.2 dell'Appendice V della N.S.11), applicabile per la "Racing start" a tutte le tipologie di gara. L'obbligo di avere a bordo una ruota di scorta è applicabile solamente nelle gare Rally negli altri casi essa deve essere asportata dalla vettura.

Il fissaggio delle ruote può avvenire con prigioniero e dado (colonnette), in sostituzione della vite mordente di serie.

I coprimozzo delle ruote devono essere tolti.

È tuttavia consentito il montaggio di cerchi diversi, purché essi conservino le misure del diametro di calettamento e la larghezza del canale (offset libero) e purché il loro peso non sia minore di quello dei cerchi forniti dal Costruttore della vettura per la versione base o in optional.

Essendo libero l'off set dei cerchi e potendo allargare la carreggiata fino a quando la ruota rimane coperta per i 2/3 dal parafango, tale allargamento è permesso anche tramite l'uso di distanziali metallici con uno spessore massimo di cm. 2 cadauno, sempreché si rispetti la compatibilità con quanto riportato nell'art. 2.4 del presente regolamento.

Art. 3. Sistema di frenaggio

L'impianto frenante deve essere mantenuto di serie così come fornito dal costruttore; le sole guarnizioni d'attrito possono essere sostituite con altre in libero e diffuso commercio. Il meccanismo di bloccaggio del freno a mano può essere disinserito o modificato per ottenerne lo sbloccaggio rapido. E' autorizzato il montaggio delle tubazioni dei freni di tipo aerenautico. L'impianto "ABS" può essere disinserito, ~~reso inoperativo~~ smontato o tolto.

Art. 4. Carrozzeria

4.1. - Protezioni

Il montaggio di protezioni inferiori è autorizzato. Queste devono essere in materiale metallico, con spessore massimo di 6 mm e staffe di fissaggio in acciaio.

Il montaggio deve rispettare l'altezza minima da terra (art. 2.4.1.).

La protezione non deve costituire rinforzo degli attacchi delle sospensioni e/o di altri organi meccanici.

4.2. - Abitacolo

Il/i sedile/i di serie devono essere sostituiti con sedili omologati FIA, in struttura metallica o in vetroresina,ed il loro montaggio dovrà avvenire in conformità a quanto previsto dall'All.J in vigore art. 253.16

Il cruscotto e la consolle centrale devono rimanere originali, salvo le minime modifiche necessarie per l'installazione del roll-bar.

È permesso togliere i sedili posteriori e, nel caso di assenza di passeggero, il sedile del medesimo; nelle vetture a due volumi, può essere tolto il ripiano (cappelliera) posteriore.

I tappetini del pianale e del bagagliaio sono liberi e possono quindi essere tolti, così come il materiale fonoassorbente del pianale ed il rivestimento o cielo del tetto.

Le cinture di sicurezza posteriori possono essere tolte.

E' obbligatorio smontare o disattivare gli air-bags ed è consentito sostituire il volante di serie con uno racing. L'impianto radio stereo, se previsto nell'allestimento d'origine, può essere asportato (sia la fonte radio, ed, cassette che i diffusori casse ed i cavi). L'eventuale impianto di navigazione satelliitare, se previsto nell'allestimento d'origine, può essere asportato.

4.3. - Rinforzi

Barre antiavvicinamento o antiallontanamento possono essere montate sui punti di attacco della sospensione alla scocca o al telaio dello stesso asse, da una parte all'altra dell'asse longitudinale della vettura a condizione di essere smontabili, non regolabili in lunghezza ed imbullonate.

La distanza tra un punto di fissaggio della sospensione e un punto di ancoraggio della barra non potrà essere superiore a 100 mm, salvo il caso di una barra superiore fissata a una sospensione Mac Pherson o similare, nel qual caso la distanza massima tra un punto di ancoraggio della barra ed il punto di articolazione superiore sarà non maggiore di 150 mm (disegni 255-4 e 255-2). Al di fuori di questi punti questa barra non dovrà avere altri punti d'ancoraggio sulla scocca o sugli elementi meccanici.

4.4. - Visuale posteriore

La visuale posteriore deve essere assicurata dai due retrovisore esterni di serie.

Art. 5 - Accessori aggiuntivi

Nessuna aggiunta è autorizzata, al di fuori di quanto specificato in seguito.

La funzione di tutti i comandi deve restare quella prevista dal costruttore. è permesso adattarli per renderli meglio utilizzabili o più facilmente accessibili; come per esempio il prolungamento del comando del freno a mano, una soletta supplementare sul pedale del freno e dell'accelleratore, la pedana appoggiapiedi per il secondo conduttore.

Il volante è libero. Il sistema di bloccaggio dell'antifurto sullo sterzo può essere reso inoperante.

Il cric è libero; quello d'origine, dunque, può essererimosso o sostituito con altro modello; tuttavia non sono ammessi punti rinforzati rinforzi sul telaio del veicolo anche se hanno lo scopo di rendere utilizzabile un sollevatore diverso da quello fornito dal Costruttore come primo equipaggiamento.

Nei rallies sono ammessi i fari supplementari.

Art. 6 - Carburante

Il serbatoio del carburante deve rimanere quello di serie.

È obbligatorio l'utilizzo di carburante commercializzato tramite gli impianti di distribuzione presenti lungo il percorso o presso i circuiti.

Il rifornimento deve avvenire in detti impianti con il riempimento del serbatoio direttamente dalla pompa.

Non è obbligatorio il raccordo per il prelievo rapido del carburante.

Art. 7 - Dispositivi di sicurezza

7.1. - Cinture di Sicurezza

7.1.1. - Imbracatura. In conformità con l'art. 253 dell'Allegato J, è obbligatorio il montaggio di:

- due cinghie per le spalle con due o meglio un fissaggio alla scocca
- una cinghia addominale con due fissaggi alla scocca.

Queste cinture devono essere omologate dalla F.I.A. e rispondere alle norme F.I.A. 8853/98 o 8854/98.

7.1.2. - Installazione.
La cintura di sicurezza deve essere fissata ai punti di ancoraggio o ai moschettoni della vettura di serie. Possono, comunque, essere aggiunti dei fissaggi supplementari per le cinture in conformità all'art 253 Allegato J. Nei Rally due taglia cinture devono essere in permanenza a bordo ed essere facilmente accessibili al pilota (e copilota, se previsto) seduti nei loro sedili e con le cinture allacciate.
Per le altre prescrizioni applicabili fare riferimento all'art. 253.6.2. Allegato J.

7.1.3. - Utilizzo. La cintura di sicurezza deve essere utilizzata nella sua configurazione d'omologazione, senza modifiche né soppressione di pezzi e in conformità con le istruzioni del fabbricante.
Per le altre prescrizioni e raccomandazioni fare riferimento all'art. 253.6.3 Allegato J.

7.2. - Estintori - Sistemi di Estinzione

Nei Rally si applicano gli articoli 253.7.2 Allegato J - sistema di estinzione e 253.7.3 Allegato J - estintore manuale.
In circuito, slalom, corse in salita e formula challenge: si applica l'art. 253.7.3 Allegato J - estintore manuale.

Art. 8 - Strutture anti-ribaltamento

8.1. - Gabbia di sicurezza

Ogni vettura deve essere dotata di una gabbia di sicurezza con 6 punti di ancoraggio, composta esclusivamente dai seguenti particolari (riferimento art. 253.8 Allegato J e disegni);

Tipo struttura	**Disegno**
Una centina principale	253-3, 253-4
Una centina anteriore o due centine laterali	253-3, 253-4
Un rinforzo a croce per la centina principale	253-4
Una diagonale posteriore	253-3
Due puntoni posteriori	253-4
Le barre di rinforzo per le porte	253-8, 253-17, 253-7
Dimensioni dei tubi in acciaio (art. 253.8.3 Allegato J)	
per le centine principali, o laterali, o loro connessioni posteriori	ø 50x2 mm
per le altre parti	ø 40x2 mm

8.2. - Montaggio e ancoraggio della gabbia di sicurezza alla scocca

Tutti gli elementi dell'armatura possono essere montati mediante imbullonatura o saldatura come pure i 6 punti inferiori di attacco al pianale, potranno essere o imbullonati o saldai, secondo quanto prescritto dall'art. 253.8.2.2.2 Allegato J, a cui si fa riferimento per ogni dubbio sull'installazione.Non è ammessa la saldatura di parti della centina alla scocca della vettura ad eccezione di quanto sopra riportato.

8.3. - Imbottitura di protezione
Nei punti in cui il corpo degli occupanti potrebbe entrare in contatto con la gabbia di sicurezza, deve essere utilizzata come protezione un'imbottitura ininfiammabile (art. 253.8.2.2.6 Allegato J).

Art. 9 - Anello attacco per il rimorchio

Un anello di attacco per il rimorchio, se non previsto di serie, dovrà essere montato nella parte anteriore e posteriore delle vetture in tutte le gare, utilizzando gli attacchi originali del costruttore; tale anello non può sporgere più di 30 mm dal perimetro originale del veicolo.
Questo anello sarà utilizzato solamente se la vettura può muoversi liberamente.
Questo anello sarà chiaramente visibile e dipinto in giallo, rosso o arancione.

Art. 10 - Vetri

I vetri devono essere di serie; farà fede la loro marchiatura.
Il parabrezza dovrà essere costituito da vetro stratificato.
Nei rally è obbligatorio l'utilizzo dei film antideflagrazione, trasparenti ed incolori, sui vetri laterali e sull'eventuale tetto apribile in vetro qualora questi non siano stratificati (art. 253.11 Allegato J).

Art. 11 - Interruttore del circuito elettrico

Il montaggio è obbligatorio. Esso dovrà determinare, se attivato, l'arresto del motore e la disconnessione dai generatori di ogni elemento utilizzatore (luci, radio, condizionatore, etc.) e dovrà essere comandabile sia dal pilota (ed eventuale copilota) seduto al suo posto con le cinture di sicurezza allacciate e ben tese, sia dall'esterno: il comando esterno dovrà dunque esser posizionato alla base del montante parabrezza sinistro e segnalato come prescritto dall'allegato J al Codice sportivo Internazionale (triangolo con blitz).

CAP. V

IL DRIFTING
REGOLAMENTO SPORTIVO E TECNICO DEL DRIFTING

Art. 1 DEFINIZIONE

Il DRIFTING è una prova di abilità o esibizione automobilistica, nella quale non viene tenuto in considerazione il tempo impiegato dal Concorrente per percorrere il tracciato di esibizione, bensì l'abilità con cui il Concorrente, in base ad una serie di specifiche tecniche di guida, controlla la vettura in sovrasterzo.

Il tracciato consiste in una o più curve fra loro raccordate (anche con tratte rettilinee di lunghezza non maggiore di 200 metri ciascuna), e deve essere percorso dal Concorrente conducendo la vettura con il suo asse longitudinale non allineato alla traiettoria ottimale di percorrenza.

La qualità della prestazione viene valutata dai soli Giudici, tenendo conto del momento e della velocità d'inizio della derapata, dell'angolo di imbardata, della traiettoria, della fluidità e della fumosità emessa dai pneumatici posteriori. Non può essere preso in alcuna considerazione, ai fini della classifica, il tempo impiegato per percorrere il tracciato di esibizione.

Per quanto riguarda la regolamentazione della specialità del Drifting, essa deve essere allegata in modo chiaro all'RPG della manifestazione.

Per tutto ciò che non sia previsto dal presente regolamento, si applica integralmente il R.N.S.

Art. 2 VETTURE AMMESSE

Sono ammesse sia vetture immatricolate conformi al Codice della strada esclusivamente chiuse (non spider o cabriolet), raggruppate nella regolamentata categoria "street" (particolare attenzione va prestata alla validità dell'assicurazione RC obbligatoria ed alle dimensioni e tipo di ruote e pneumatici, che devono essere quelle descritte nella Carta di Circolazione), sia vetture appositamente allestite per le esibizioni Drifting (categoria "racing"); queste ultime devono essere conformi ai regolamenti tecnici vigenti (FIA All. J e CSAI N.S. 8), sotto stretta responsabilità del concorrente.

La disciplina del Drifting è aperta alle sole vetture a trazione posteriore (o modificate tali) derivate dalla produzione, vendute al pubblico e dotate di omologazione, originale chassis e numero di identificazione visibile prodotte a partire dal 1986. È comunque facoltà dell'organizzatore non ammettere vetture che per ragioni di sicurezza e/o immagine non siano consoni alla disciplina.

Art. 3 PERCORSI DI ESIBIZIONE

Il percorso di esibizione che non sia ricavato all'interno di un impianto permanente (Autodromo o Kartodromo) omologato o con Licenza Csai, deve essere interamente delimitato con file di coni in gomma o plastica (distanziati opportunamente, al fine di costituire per il Concorrente un margine inequivocabile). Il percorso di esibizione si svolgerà su terreno consolidato non sconnesso,(asfalto, cemento o terra battuta); è vietata la presenza sul tracciato di caditoie, tombini, pavimentazioni instabili (blocchetti "record" e simili) e/o di ostacoli ad essi assimilabili.

Si definisce curva ogni cambio di direzione dell'asse longitudinale del tracciato, maggiore di 15° sessagesimali.

Una curva può essere ricavata, dove la larghezza della sede stradale lo consenta, anche con delimitazioni artificiali, per le quali è consentito l'uso di soli coni di gomma o materia plastica.

La lunghezza massima del percorso di esibizione non è regolamentata; è tuttavia tassativo che tutto il percorso sia agevolmente visibile dalla postazione della Giuria.

La larghezza minima del percorso deve essere pari a metri 7,00.

Ai margini del tracciato non devono esistere ostacoli e/o dislivelli significativi entro una fascia di rispetto, esterna a ciascun ciglio, avente una larghezza minima di metri 2,00.

Qualora all'interno di detta "fascia di rispetto" esistano bordure in dislivello (marciapiedi, scarpate, e simili) e dovunque sia consentito l'accesso al pubblico, dovranno essere applicate le norme descritte nell'art. 22.3 e 22.4 della N.S. 13.

Eventuali ostacoli esterni alla fascia di rispetto, che siano di altezza (rispetto al piano di calpestio circostante) maggiore di metri 0,20, devono essere protetti fino alla quota minima di metri 1,80 dal piano di calpestio circostante con barriere di assorbimento dell'energia cinetica (pile di pneumatici legati, oppure reti "a pastorale", oppure cuscini del tipo in uso nelle competizioni motociclistiche o kartistiche, con la tassativa esclusione delle balle di paglia e dei "rotoball").

Art. 4 SVOLGIMENTO DELLE ESIBIZIONI

Sul percorso, durante l'esibizione, é ammessa una sola vettura per quanto concerne la categoria "street" e "drift attack". Solo sui tracciati appositamente autorizzati, potranno essere ammesse due vetture per la categoria "racing" e tre vetture per la categoria "triple drift".

Il numero delle esibizioni obbligatorie per ciascun concorrente deve essere indicato nel R.P.della Manifestazione (Regolamento Particolare della Manifestazione).

I criteri valutativi delle prestazioni devono essere descritti esaurientemente nel R.P. della manifestazione. La designazione dei Giudici deve essere formata attingendo ad un apposito elenco predisposto dalla CSAI, (S/Commissione Ricerca e Sviluppo).

Il giudizio di qualità espresso dai Giudici è inappellabile.

La CSAI potrà inviare un proprio Osservatore, allo scopo di assumere esperienze finalizzate alla messa a punto del presente regolamento, il cui carattere sperimentale permane fino a diversa determinazione dell'Autorità Sportiva Federale.

Art. 5 PRESCRIZIONI DI SICUREZZA PER I CONCORRENTI

Durante qualunque esibizione, il solo Conduttore è ammesso a bordo della vettura.

Durante l'esibizione, tutti i vetri della vettura devono essere mantenuti totalmente chiusi.

I Conduttori delle vetture immatricolate e conformi al Codice della strada devono indossare un casco omologato FIA, mantenere allacciate le cinture di sicurezza, indossare abiti ed accessori costruiti con materiali autoestinguenti (cotone, lana, cuoio e pellame, con la tassativa esclusione di fibre artificiali non autoestinguenti).

I conduttori delle vetture categorie racing dotate di Passaporto tecnico CSAI devono indossare per intero l'abbigliamento di sicurezza prescritto per le competizioni sportive.

All'interno del veicolo non devono essere presenti oggetti che non siano fissati rigidamente alle parti strutturali del veicolo (particolare attenzione va prestata agli eventuali apparecchi di registrazione delle immagini).

Art. 6 PRESCRIZIONI DI SICUREZZA PER IL PUBBLICO ED IL PERSONALE ADDETTO

Il campo di esibizione (tracciato e spazi di servizio) deve essere approvato dalla CSAI.

La CSAI prescriverà le norme di sicurezza, applicando le procedure di calcolo dinamico degli spazi e delle protezioni, conseguenti dal rilievo delle caratteristiche geometriche del tracciato proposto per l'approvazione.

Sono esclusi dalle procedure di approvazione i tracciati svolgentisi sulle piste omologate dalla CSAI o dalla FIA in impianti permanenti titolari di Licenza CSAI di Autodromo e/o minimpianto

Art. 7 LICENZE.

I Conduttori di vetture conformi al Codice della strada ("street") devono essere in possesso di patente di guida valida per il veicolo condotto; devono inoltre essere in possesso della Tessera ACI Sistema o della Licenza CSAI Regolarità o della licenza ACI/CSAI grado "Nazionale D" o di documento equipollente rilasciato da qualsivoglia altra Autorità Sportiva Nazionale aderente alla FIA.

I Conduttori di vetture dotate di Passaporto tecnico CSAI ("racing") devono essere in possesso di un certificato medico di idoneità all'attività sportiva dell'automobilismo e di una licenza di Conduttore di grado "Nazionale D", rilasciata dall' ACI/CSAI o da qualsivoglia altra Autorità Sportiva Nazionale aderente alla FIA, in corso di validità per la guida del veicolo condotto.

Art.8 L' ORGANIZZATORE - PERMESSO DI ORGANIZZAZIONE

Gli Organizzatori dovranno essere in possesso del "Certificato di Organizzazione" (N.S.3 - Cap. 1° - Art. 3.2).

Art. 9 IL REGOLAMENTO PARTICOLARE DI MANIFESTAZIONE

Il Regolamento Particolare di Manifestazione deve essere approvato dal Delegato Regionale CSAI competente, che nomina un Giudice Unico, la cui funzione sarà sia quella di coordinare l'attività dei Giudici di Gara che quella di controllare il rispetto delle norme sancite dal presente Regolamento.

Il Regolamento Particolare di Manifestazione deve, inoltre, essere sottoscritto dal Presidente del Comitato Organizzatore (che è anche il soggetto responsabile della sicurezza del tracciato) e dovrà contenere le seguenti indicazioni e informazioni:

Nome del Comitato Organizzatore
Tipologia e denominazione della manifestazione
Località e data di svolgimento
Percorso (descrizione, lunghezza e ogni notizia utile)
Partecipanti ammessi
Vetture ammesse
Tasse d'iscrizione
Località, data e ora di verifica dei documenti di ammissione
Località di partenza ed arrivo
Articolazione della manifestazione
Eventuali classifiche e modalità in cui le stesse saranno compilate
Premi d' onore
Assicurazione RCT del Comitato Organizzatore
Ufficiali di Gara

10 IL SERVIZIO MEDICO

Qualora la manifestazione non si svolgesse in autodromo omologato dalla CSAI, devono essere previsti gli appostamenti di cui alla N.S. 6, Cap II° Art. 2.6.

11 L'INCARTAMENTO DI CHIUSURA

Al termine della manifestazione, l'Organizzatore deve trasmettere alla CSAI l'incartamento di chiusura nei termini e con le modalità previste dal RNS (Regolamento Sportivo Nazionale), Cap. IV°, art. 67 ter.

CAPITOLO VI

REGOLAMENTO DEL CAMPIONATO ITALIANO DRIFTING

1- CAMPIONATO ITALIANO DRIFTING

1.1 - Gare

La CSAI designa ogni anno il numero delle gare valevoli per il Campionato Italiano e può eventualmente assegnare diversi coefficienti di validità alle singole manifestazioni.

La CSAI si riserva, inoltre, di sostituire, nel corso dell'anno, fatte salve le condizioni previste nella N.S. 7, Cap. 3°, Art. 4, le gare di Campionato che non dovessero avere svolgimento. Le gare di Campionato Italiano Drifting dovranno osservare le seguenti caratteristiche :

a) Dovranno svolgersi esclusivamente all'interno di impianti sportivi permanenti (Autodromi e/o Minimpianti).
b) In tutte le gare dovranno essere presenti Ufficiali di gara indispensabili previsti per le gare di Campionato Italiano - come riportato nella NS24 Cap V art.9.
c) Le gare dovranno essere Organizzate da Organizzatori Titolari di Licenza CSAI in corso di Validità .

1.2 - Percorso

I Percorsi dovranno essere preventivamente omologati dalla S. Commissione Ricerca e Sviluppo e/o dalla S.Commissione Circuiti e Sicurezza della CSAI. Essi dovranno essere previsti esclusivamente in Impianti permanenti.

1.3 - Vetture

Saranno ammesse le vetture previste dalla NS 24, Cap. 5, Art. 2 – Drifting.

1.4 - Classifiche di gara

La qualità delle prestazioni viene valutata tenendo conto del momento e della velocità di inizio della derapata, dell'angolo di imbardata, della traiettoria percorsa, della fluidità della manovra e della fumosità emessa dai pneumatici posteriori; tali valutazioni verranno espresse dai Commissari Sportivi (almeno n° 3). Tutte le classifiche verranno redatte dallo Starter della Competizione in relazione ai dati che il Sistema DRIVE BOX, presente obbligatoriamente su tutte le vetture da gara, trasmetterà al Collegio dei Commissari Sportivi.

1.5 - Punteggi

In ogni gara, ai primi 25 Conduttori della classifica generale Street Legal e Racing saranno assegnati, sommandoli, i seguenti punteggi:

- in base all'ordine di classifica: punti 40-35-32-29-26-24-22-20-18-16-15-14-13-12-11-10-9-8-7-6-5-4-3-2-1 che verranno moltiplicati per l'eventuale coefficiente di validità assegnato alla gara dalla CSAI, a prescindere dalle categoria delle vetture di appartenenza (Racing o Street Legal).

1.6 - Classifica finale

La classifica finale del Campionato Italiano sarà stabilita, sommando per ciascun conduttore tutti i punti conseguiti nelle rispettive gare alle quali ha preso parte.

Le classifiche finali saranno stabilite, selezionando i migliori punteggi, con le seguenti modalità:

1) per essere classificati nelle classifiche finali é necessario aver ottenuto al minimo quattro punteggi ed aver preso parte ad almeno quattro gare.
2) tutti i conduttori che non avranno preso parte ad almeno quattro gare non verranno inseriti nelle classifiche del Campionato Italiano Drifting redatte dalla CSAI.

2 - TROFEI NAZIONALI DRIFTING

Saranno aggiudicati due Trofei Nazionali CSAI , non cumulabili con il titolo di Campionato Italiano, quali:

1) Trofeo Nazionale - Street Legal .
2) Trofeo Nazionale - Racing .

Le gare valevoli per i Trofei saranno le medesime valevoli per il Campionato Italiano.

3 - COPPE CSAI DRIFTING

3.2 - GARE

In ogni girone, le gare valevoli per la Coppa CSAI saranno quelle del Campionato Italiano. E la loro collocazione geografiche determinerà il girone Nord ed il Girone Centro Sud.

3.3 - PERCORSO

Si applicano le disposizioni del precedente art. 3.2.

3.4 - VETTURE

Si applicano le disposizioni del precedente art. 3.3.

3.5 - CLASSIFICHE DI GARA

In ogni gara saranno redatte le seguenti classifiche:

- CATEGORIA STREET LEGAL
- CATEGORIA RACING
- ASSOLUTE

3.6 - PUNTEGGI

In ogni gara, in base alle classifiche di ogni raggruppamento, saranno assegnati i seguenti punteggi:

- in base all'ordine di classifica: punti 15-12-10-8-6-5-4-3-2-1 che verranno moltiplicati per l'eventuale coefficiente di validità assegnato alla gara dalla CSAI.

3.7 – CLASSIFICA FINALE

La classifica finale di ogni Coppa sarà stabilita separatamente per ogni categoria (Street Legal e Racing) per ogni girone, sommando per ciascun conduttore tutti i punti conseguiti.

3.8 - CLASSIFICHE SPECIALI

La CSAI o l'organizzatore/Promotore della Serie, potrà istituire, con premi proposti e offerti da patrocinatori, classifiche speciali, che in ogni caso non costituiscono titoli ufficiali, per premiare i partecipanti alle gare (scuderie, conduttori, ecc.), sulla base delle vetture (marca, categoria, ecc.) e/o delle capacità personali e/o di Tecnica di Guida del Drifting.

3.9 – PREMI

Ai vincitori del Campionato e/o delle singole Gare, saranno riconosciuti dei premi in denaro da parte dell'Organizzatore che verranno stabiliti e pubblicati sui rispettive Regolamenti Particolari delle Manifestazioni.

I premi relativi ai risultati ottenuti nella classifica finale del Campionato Italiano, potranno essere corrisposti anche sotto forma di contratto di sponsorizzazione per l'anno successivo.